ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತದೆ, ಯಾರೋ ಸಾವಿರಾರಾಗಿ ದೊಡ್ಡವರನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬಡಪಾಯಿಯನ್ನು ನೇಣು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದಾರೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಅಪರಾಧ ಇದ್ದರೆ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರದು ಇರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ನೆನ್ನೆ ದಿವಸ ನಾನು ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಎತ್ತಿದ್ದೆ ಹೆಚ್.ಎಂ.ಟಿ. ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು, ತಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಿರಿ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಇವೊತ್ತು ಉತ್ತರ ಆಗಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಈಗ ಅಲ್ಲಿ 3-4 ಸಾವಿರ ಜನರ ಪ್ರಶ್ನೆ ಇದೆ. ಅವರು ಕೆಲಸ ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈ ವಿಷಯ ಎತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ಲಿಸ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ, ಹೇಗೆ ಮಾಯವಾಯಿತೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ.

BUDGET ESTIMATES FOR 1975-76

Demands for Grants

(Demand Numbers : 5, 6, 33, 35 and 36—*Debate Contd.*)

†ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ (ಕಂದಾಯ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಭೆಯಮುಂದೆ ಇರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಈ ಸಭೆಯ ಮಾನ್ಯ 13 ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಇದನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಅನೇಕರು ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾದಂಥ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಒಳ್ಳೆಯ ವಿಚಾರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಒಬ್ಬಿಬ್ಬರು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನೀವು ಈ ತಪ್ಪಿಗೆ ಈ ಕೆಲಸವನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಮಾಡದೆ ಶಾಪಗ್ರಸ್ಥರಾಗಬೇಡಿ ಎಂದು ಬಹಳ ಅಕ್ರೋಶದಿಂದ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದರ ಜೊತೆ ನಾನು ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಕೆಲಸಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಬೆನ್ನುತಟ್ಟುತಕ್ಕ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ವಿಷಯವನ್ನು ಸಭೆಯಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದುದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಮಾನ್ಯಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಕೃತಜ್ಞತೆಯಿಂದ ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಭೂ ಸುಧಾರಣೆ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಿಧಾನವಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಒದಗಿಸದೇ ಇರತಕ್ಕದ್ದು, ಇನ್ನು ಕೆಲವು ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳನ್ನು ತರತಕ್ಕ ಅವಕಾಶ ಇರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಇರುತ್ತವೆ, ಇವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಆದರ ಜೊತೆ ಈ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದಂತಹ ಶ್ರೀಮಾನ್ ತಿಮ್ಮಪ್ಪನವರು ಇದು ಜಾರಿಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ನಿಷ್ಠೆ, ತ್ಯಾಗ ಮತ್ತು ದಾಕ್ಷ್ಯ ಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಾನೂನಿಗೆ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ತಿದ್ದುಪಡಿತರತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕಾದರೆ ಏನು ಏನು ಅವಶ್ಯಕ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಪೂರ್ವದಿಂದ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ಕಾನೂನನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದ್ದೇವೆ. ಹಾಗೆ ತಂದಮೇಲೆ ಏನು ಅಡ್ಡಿ ಅಡಚಣೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರ ಕೂಡ ನಮಗೆ ಇದೆ. ಅನೇಕ ಶತಮಾನಗಳಿಂದ ಈ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದವರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನಾ ವಿಧವಾದ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ ಎನ್ನುವುದು ಕೂಡ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಇದಕ್ಕೆ ಅನೇಕತರಹ ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ. ಈ ಆಕ್ಟನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವಾಗ, ನಾವು ನೇಮಿಸಿರತಕ್ಕ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಏನೇನು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ ಎನ್ನುವ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

9-30 P.M.

ಒಂದನೆಯದು ಸ್ವಂತ ಹಿಡುವಳಿದಾರರಿಗೆ, ವಿಧವೆಯರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಅಂಗವಿಕಲರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡುವಾಗ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಹಣ ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಹಣ ಈಗಿರುವ ಹಾಗೆ ಈ ವರ್ಷದ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ನಾವು ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಈಗಾಗಲೇ ನನ್ನ ಈ ವರ್ಷದ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಹಾಗೆ ಭೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿ ಅವರು 44 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು 5 ವರ್ಷದ ವಾಯಿದೆಯಲ್ಲಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಭೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನವರು ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಒಂದೂವರೆ ಕೋಟಿಯಿಂದ ಎರಡು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಂವರೆಗೆ ಕೊಡಬಹುದು ಎನ್ನುವ ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ನಮಗೆ ಇದೆ. ಒಂದೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಎರಡು ವರ್ಷದ ಒಳಗಾಗಿ ಪೂರಾ ನಾವು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಒಟ್ಟು 44 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನಮಗೆ ಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇರುವ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. 44 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಷ್ಟದ ಸಮಸ್ಯೆ. ಆದುದರಿಂದಲೇ ಇದನ್ನು ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರಾ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳತಕ್ಕಂಥ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಸಹ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಭೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಅಥವಾ ಇತರೆ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಧ್ಯವೋ ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ವಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ನಾನು ಹೇಳಬಹುದು. ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಗೌಡರು, ಪ್ರೈಮಿನಿಸ್ಟರ್‌ರವರು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನಾವು ಬ್ಯಾಂಕುಗಳ ಮುಖಾಂತರ ಅದರಲ್ಲೂ ಭೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಬ್ಯಾಂಕ್‌ನ ಮುಖಾಂತರ ಹಣವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವರದು ಏನೂ ಅಡ್ಡಿ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಾಗಿ, ಆ ಮುಖಾಂತರ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿ ಈ ಒಂದು ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದೇವೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯಾಗಲಾರದು ಎನ್ನುವ ಭರವಸೆ ನನಗೆ ಇದೆ. ಮೊದಲನೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯಾಜ್ಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ನವರು ಬಹುಬೇಗ ತೀರ್ಮಾನಮಾಡಿ ಕಾಂಪನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ, ಎಷ್ಟು ವ್ಯಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳು ತೀರ್ಮಾನಮಾಡತಕ್ಕ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೂಡ ಇದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ತೊಡಕುಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸ ಆದಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ. ಈಗಾಗಲೇ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಈ ಕಾನೂನು ತಿದ್ದುಪಡಿಯಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಸ್ವಂತ ಸಾಗುವಳಿಗೋಸ್ಕರ ಭೂಮಾಲೀಕರು ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿದಂಥ ಕೇಸ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಆಮೇಲೆ ಗೇಣಿ ಬಾಕಿಗೋಸ್ಕರ ವ್ಯಾಜ್ಯ ಹೂಡಿದ್ದಾರೆ. ಬಾಂಬೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರೊಟೆಕ್ಟೆಡ್ ಟೆನೆಂಟ್ಸ್ ಒಂದು ಗುಂಪಿನ ಗೇಣೀದಾರರು ಇದ್ದಾರೆ. ಆ ಗೇಣಿಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಅವರು ಗೇಣಿದಾರರು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಭೂ ಮಾಲೀಕರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಸಂಗ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇಂತಹ ವ್ಯಾಜ್ಯಗಳು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಕೋರ್ಟುಗಳಲ್ಲಿ ನಿಂತಿವೆಯೋ ಅಂತಹ ವ್ಯಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕ ಕಟ್ಟಲೆಗಳನ್ನು ನಾವು ಈಗಾಗಲೇ ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರಾರ್‌ಗೆ ಬರೆದು ಅವುಗಳನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಕಳಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಇವರು ಗೇಣೀದಾರರು ಎಂದು ಭೂ ಮಾಲೀಕರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಸಂಗಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಟ್ಟಲೆಗಳು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಬಂದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಬೇಗ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಮತ್ತು ನಾವು ಒದಗಿಸಿರತಕ್ಕ ಪರಿಹಾರದ ಹಣದಲ್ಲಿ ಖರ್ಚುಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದು ಎನ್ನುವ ವಿಶ್ವಾಸ ನನಗೆ ಇದೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಈ ವ್ಯಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ತೀರ್ಮಾನಮಾಡಿ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಸರ್ವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಿವೆ, ಕೆಲವು ಕಡೆ ಹತ್ತಾರು ವ್ಯಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎಷ್ಟು ತೀರ್ಮಾನಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಪೂರ್ಣ ವಿವರ ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದರಿಂದ, ಆ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ನಾವು ಗೇಣೀದಾರರುಗಳಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಮುಖಾಂತರ ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ನಾವು ಸೀಡ್ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಎರಡೂವರೆ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಷೇರ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಗೇಣೀದಾರರು ಹಣ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆಸಾಧ್ಯ. ಈ ಮೂಲಕ ಕೂಡ ನಾವು ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಆಲೋಚನೆಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇದಕ್ಕೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಒಟ್ಟು ಎಷ್ಟು ಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಸ್ಪೆಷಲ್ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಕಮಿಷನರ್ಸ್ 32 ಜನ, ಸ್ಪೆಷಲ್ ತಹಶೀಲ್ದಾರ್ಸ್ 80 ಜನ, ಫಸ್ಟ್‌ಗ್ರೇಡ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಸರ್ವೇಯರ್ಸ್ 150 ಜನ, ಫಸ್ಟ್ ಡಿವಿಜನ್ ಕ್ಲರ್ಕ್ಸ್ 112 ಜನ, ಸೆಕೆಂಡ್ ಡಿವಿಜನ್ ಕ್ಲರ್ಕ್ಸ್ 178 ಜನ ಮತ್ತು ಪ್ಯೂನ್ಸ್ 412 ಜನ. ಇಷ್ಟು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಬೇಕು ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿ ಈಗಾಗಲೇ 28 ಜನ ತಹಶೀಲ್ದಾರರುಗಳನ್ನು ನಾವು ಸೌತ್‌ಕೆನರಾ, ನಾರ್ತ್‌ಕೆನರಾ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಉಳಿದ

ಸಿಬ್ಬಂದಿ ನಾನ್ ಗೆಜೆಟೆಡ್ ಸ್ಟಾಫ್ ಫಸ್ಟ್ ಗ್ರೇಡ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಸರ್ವೇಯರ್ಸ್, ಫಸ್ಟ್ ಡಿವಿಜನ್ ಕ್ಲರ್ಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಪ್ಯೂನ್ಸ್ ಇವರುಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಅಲ್ಲಿ ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದೊಂದು ಭಾಗಕ್ಕೆ 2–3 ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಕಮಿಷನರುಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಾಗಿ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, Special Assistant Commissioner in-charge of Shimoga, Thirthahalli and Bhadravathi Taluks. Special Assistant Commissioners in-charge of Sagar, Sorab. Special Tahasildar, Hosadurga, Thirthahalli, Sorab, Chann giri, Shikaripur ಎಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿ ದ್ದೇವೆ, ಉಳಿದಿದ್ದನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಉಳಿದ ತಹಶೀಲ್ದಾರರುಗಳನ್ನು ಈ ತಿಂಗಳ ಆಖೈರಿ ನೊಳಗಾಗಿ ಆ ಜಾಗಗಳಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಕಮೀಷನರುಗಳನ್ನು ಮುಂದಿನ ತಿಂಗಳ ಆಖೈರಿನೊಳಗಾಗಿ ಕಳುಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ.

ಇನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈಗಿರತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸ್ಟೇಟ್ ಲೆವೆಲ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಭೂಸುಧಾರಣಾ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಒಂದು ಕನ್‌ಸಲ್‌ಟೇಟಿವ್ ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಮತ್ತು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಭೂಮಿ ಕೆಲವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿರತಕ್ಕದ್ದಾಗಲಿ, ಅಥವಾ ಯಾರು ಯಾರು ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಏರ್ಪಾಡನ್ನು ಮಾಡ ಬೇಕು ಎಂದು ನನ್ನ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಯಾರು ಯಾರಿಗೆ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಭೂಮಿ ಅಗತ್ಯವಾಗಿ, ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಇರಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಭೂಮಿ ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲಾಗಲಿ, ಅಥವಾ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲಾಗಲಿ ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಭೂಮಿ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಬೇಗ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಅದರಲ್ಲೂ ಶಿವಮೊಗ್ಗಾ ಸಕ್ಕರೆ ಕಾರ್ಖಾನೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವರನ್ನು ಗೇಣಿದಾರರೆಂದು ಮಾಡಿ ಅವರಿಗೆ ಜಮೀನು ಕೊಡು ಕೊಡುವಂತೆ ಮಾಡಿ. ಅವರೂ ಸಹ ಅವರ ಪಾಲನ್ನು ಪಡೆಯುವಂತಾಗಲೆಂದು ಆಶಯವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಈರೀತಿಯ ಅಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಯಾರು ಯಾರು ಮಾಡಿ ದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ವಿಷಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಅವರ ಮೇಲೆ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ವಾಗಿ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಬಯಸು ತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಭೂ ನ್ಯಾಯ ಮಂಡಲಿಯ ನೇಮಕಾತಿ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಶ್ರೇಷ್ಠ ನ್ಯಾಯಾಲಯದ ಮುಖ್ಯ ನ್ಯಾಯಾಧೀಶರು ಹೇಳಿರತಕ್ಕಂತ ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ತಿಮ್ಮಪ್ಪನವರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದರು. ಅವರ ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಶಾಸಕಾಂಗಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರವಿದೆ, ಆ ಅಧಿಕಾರ ವನ್ನು ನಾವು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ತೀರ್ಮಾನ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ವತಂತ್ರ ಸ್ವತಂತ್ರರು. ಶಾಸಕಾಂಗದ ಈ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಮೇಲೆ ಉಳಿದ ರಾಜ್ಯಾಂಗ ಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡದೇ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಅವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ನಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಏನು ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡುತದೆ ಅದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಅವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಈಗ ಏನು ತೀರ್ಮಾನ ವನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ, ಆ ತೀರ್ಮಾನವಾದಂತೆ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯ ಕ್ರಮವನ್ನೂ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆಂದು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟುಮಾತ್ರ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಭೂನ್ಯಾಯ ಮಂಡಲಿಗಳು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಬೇಕಾದರೆ ಅವು ನಿಷ್ಪಕ್ಷಪಾತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿ ನೇಮಕವಾಗಿರತಕ್ಕವರೂ ಕೂಡ ಕಾನೂನನ್ನು ಅಕ್ಷರಶಃ ಜಾರಿಗೆತರತಕ್ಕ ಮನಸ್ಸು, ಶ್ರದ್ಧೆ, ನಿಷ್ಠೆ ಇರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅವರು ಈರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ವಿಶ್ವಾಸ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅವರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಯಾರಾದರೂ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದುಪಕ್ಷ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕೆ ಕಟ್ಟುಬಿದ್ದು, ಆಸೆ ಆಮಿಷಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ಏನಾದರೂ ತಪ್ಪುದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹೋದರೆ ಅಂಥ ಸುದ್ದಿಗಳು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ನಾನಾ ವಿಧವಾಗಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಈಗ ಗೇಣಿದಾರರು ಎಚ್ಚರಿಕೆ

ಯಿಂದ ಇರುವುದರಿಂದ ತಮ್ಮ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಆಸಕ್ತಿ ವಹಿಸುವ ಶಾಸಕರೂ ಇದ್ದಾರೆ, ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಗೇಣಿದಾರರು ಇದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಇಂಥ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಕೂಡಲೇ ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಆ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಸದಸ್ಯತ್ವಕ್ಕೆ ಬಾಯಿದೆ ಹಾಕದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಸಾಧ್ಯಇದ್ದರೆ ಅವರನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಿಂದು ಮುಂದು ನೋಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಭೂ ಮಾಲೀಕರ ಪರವಾಗಿ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿದ ವಕೀಲರು ಇದ್ದರೆ ಅವರು ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ತೀರ್ಮಾನಗಳನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್ ಮುಂದೆ ಚರ್ಚೆಗೆ ಬಂದಾಗ ಆ ವಕೀಲರು ಅದರಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಕೂಡದು ಎಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್ ಮುಖಾಂತರ ನಾವು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಭೂ ಮಾಲೀಕರು ಸದಸ್ಯರಾಗಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಭೂ ಮಾಲೀಕರಿದ್ದಾರೆ, ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಇರುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ,

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟ್ ಪಕ್ಷದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೇ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಸಾವಿರಾರು ಎಕರೆ ಭೂಮಿ ಉಳ್ಳವರಿದ್ದಾರೆ. ಲಕ್ಷಾಧೀಶ್ವರರು, ಕೋಟ್ಯಾಧೀಶ್ವರರೂ ಆಗಿರುವವರು ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಂದು ಮಾತ್ರಕ್ಕೇ ಅವರಿಗೆ ತತ್ವಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವಾಸ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಲಾರೆ. ತತ್ವಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವಾಸ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಸಂದರ್ಭ ಬಂದಾಗ ತತ್ವಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ನಿಷ್ಠೆ ಇದೆ. ಇಲ್ಲವೆಂದು ಯಾರೂ ಸಂದೇಹ ಪಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅವರು ಭೂ ಮಾಲೀಕರಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಭೂ ನ್ಯಾಯ ಮಂಡಲಿಯ ಮುಂದೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಾಗ ಈ ತತ್ವಗಳನ್ನು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬ ವಿಶ್ವಾಸ ನನಗೆ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದಲೇ ಭೂಮಾಲೀಕರನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಈ ಕಡೆ ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಪಕ್ಷದ ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಿದರು. ನಿಜ, ಜಮೀನು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ನಮ್ಮ ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಜಮೀನು ಇರತಕ್ಕವರನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಬಿಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದನ್ನು ಕೊಟ್ಟುಬಿಡುವುದಕ್ಕೂ ತಯಾರಾಗಿರುವ ಜನ ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಇದ್ದಾರೆ. ಅದೇರೀತಿ ನಿಮ್ಮ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿಯೂ ಇದ್ದಾರೆಯೋ? ಇದ್ದರೆ ಸಂತೋಷ. ಇದು ಆಗುತ್ತದೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಕಾದು ನೋಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಶ್ರದ್ಧೆಯಿಂದ ತತ್ವಗಳನ್ನು ಚಾಚೂ ತಪ್ಪದೆ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದಾರೆ, ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥವರೇ ನಮ್ಮ ಪಕ್ಷದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇರಬೇಕೆನ್ನುವುದೇ ನಮಗೆ ಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು. ಎಷ್ಟೋ ವೇಳೆ ಯಾರು ತತ್ವವನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಮರ್ಥವಾಗಿಲ್ಲ, ಶ್ರದ್ಧೆ, ಆಸಕ್ತಿ ವಹಿಸಿಲ್ಲ ಅಂಥವರನ್ನು ತೆಗೆದು ಯಾರು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ತತ್ವವನ್ನು ಪಾಲಿಸತಕ್ಕವರಿದ್ದಾರೆ ಅಂಥವರನ್ನು ಈ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷ ಒಳಗೊಂಡಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ತತ್ವವನ್ನು ಪಾಲಿಸದಿದ್ದವರನ್ನು ತೆಗೆದು ತೆಗೆದು ಫಿಲ್ಟರ್ ಮಾಡಿ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ನಾನು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದು ಆಗಿದೆ. ಈ ಮನೆಯ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡು, ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸದಸ್ಯರನ್ನೊಳಗೊಂಡು, ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡು, ಲೆಜಿಸ್ಲೇಟಿವ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್ ಮೆಂಬರ್‌ಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡು ಎಲ್ಲ ಪಕ್ಷದ ಮುಖಂಡರುಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಆಯಾ ಪಕ್ಷದ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಸ್ಥಾನಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್‌ಗಳ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಸಭೆಯಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕು. It is a public document. It cannot be withheld. ಪ್ರತಿಯೊಂದನ್ನೂ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಡಬೇಕು. ಕೆಲವರು 500 ಎಕರೆ ಭೂಮಿ ಇರುವವರೂ ಕೂಡ ಮೋಸ ಮಾಡಿ ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಅಧಿಕಾರಿಯ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಷಾಮೀಲು ಆಗಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿ ಏನು ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂಬುದು ದೇಶದ ಜನತೆಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ದೇವೇಗೌಡರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಜಮೀನು ಇದೆ, ಅವರು ಎಷ್ಟು ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದೂ ಕೂಡ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

ಸೋಷಿಯಲಿಸ್ಟ್, ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ (ಆರ್), ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ (ಒ) ಹೀಗೆ ಎಲ್ಲ ಪಕ್ಷಗಳೂ ಕೂಡ ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಎಕ್ಸಾಕ್ಟ್‌ನ್ನು ತರಿಸಿ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಡುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎನ್. ವೀರಪ್ಪಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದ್ದು ಬಹಳ ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯ, ನಮಗೆ ತಿಳಿದ ಹಾಗೆ ಮಾನ್ಯ ತಿಮ್ಮಪ್ಪನವರ ಪಕ್ಷದ ಮುಖಂಡರಾಗಿರುವವರು ಸೊಂಡೂರಿನಲ್ಲಿ 20–30 ಜನ ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ ಕೊಡುವುದನ್ನೇ ತಡೆದಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ವಿಷಯವನ್ನು ಅವರ ನೋಟೀಸ್‌ಗೆ ತಂದಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಅದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ನಾನು ಆಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೊಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ.—ನಾನು ಹೋಗಿ ಕೊಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತೇನೆಂದು ನಿನ್ನೆಯೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅವರ ಸ್ನೇಹಿತರು ಕೊಡದೇ ಇರುವವರು ಇದ್ದಾರೆ, ಅವರಿಗೆ ಕೊಡಿಸಲಿ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎನ್. ವೀರಪ್ಪಗೌಡ.—ನಮ್ಮ ನೋಟೀಸ್‌ಗೆ ತಂದರೆ ಕೊಡಿಸುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರು. ಈಗ ಯಾರೇ ಆಗಲಿ ಅವರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಭೂಮಿ ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಇರತಕ್ಕವರು ಡಿಕ್ಲೇರ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಡಿಕ್ಲೇರ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲೇಬೇಕು. ಈ ಪಕ್ಷದವರೇ ಆಗಲಿ, ಆ ಪಕ್ಷದವರೇ ಆಗಲಿ......

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ತಾವು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಾಪಿಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇರಿಸಿ. ನಾನು 20 ಸಾವಿರ, 30 ಸಾವಿರ ಗೇಣಿದಾರರು, ಭೂಮಾಲೀಕರು ಎಂದು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಅದು ನನಗೆ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ಬೇಕಾಗಿರುವುದು ರಾಜಕಾರಣಿಗಳದು. ಎಲ್ಲಾ ರಾಜಕೀಯ ಪಕ್ಷಗಳ, ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟರಿ ಮೆಂಬರ್ಸ್, ಎಂ.ಎಲ್.ಎಗಳು, ಕೌನ್ಸಿಲ್ ಮೆಂಬರುಗಳು, ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಮುಂತಾದವರ ಅವರದ್ದನ್ನೂ ತರಿಸಿ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇರಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಕಾನೂನು ಇರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ಹೇಳಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುವುದಾದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಶಾಸನ ಸಭಾಸದಸ್ಯರು, ಆ ಪಕ್ಷದವರೇ ಆಗಲಿ, ಈ ಪಕ್ಷದವವರೇ ಆಗಲಿ ಅವರೆಲ್ಲರದ್ದನ್ನೂ ಇಲ್ಲಿ ತರಿಸಿ ಇಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರು, ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಹೇಳಿಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮುಂದೆ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರದ್ದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಇಲ್ಲಿ ತರಿಸಬೇಕು ಎಂದರೆ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಧ್ಯ, ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ನಾವು ಆ ರೀತಿ ತರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂದು ಕಂಡು ಬಂದರೆ ಅದನ್ನು ನಾನು ತರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹಿಂದುಮುಂದು ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ.

Sri **H. D. DEVEGOWDA.**—It is a public document.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಈ ಭೂಸುಧಾರಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಹಾಗೆ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಗೇಣಿದಾರರು ಮತ್ತು ಭೂಮಾಲೀಕರು ಡಿಕ್ಲರೇಷನ್ಸ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ವಾಯಿದೆ ಆಗಿಹೋಗಿದೆ. ಆ ವಾಯಿದೆ ಪ್ರಕಾರ ಈಗಾಗಲೇ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಗೇಣಿದಾರು ಮತ್ತು ಭೂಮಾಲೀಕರು ಇಬ್ಬರೂ ಸೇರಿ ಒಂದು ಜಂಟಿ ಮೆಮೋವನ್ನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಕೊಟ್ಟು ಆ ರೀತಿಯ ವಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದು. ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಇಬ್ಬರು ಮೂವರು ಸದಸ್ಯರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಫಲಿತಾಂಶ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಗೆ ಅವಕಾಶವಾದರೆ ಅದನ್ನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಬಂಗಿಯವರು ಒಂದು ಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್ ಮುಂದೆ ನಡೆಯುತ್ತಿರುದಾಗ ಯಾರಾದರೂ ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಎತ್ತಿ ಅಲ್ಲೇ ನಡೆಸುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ನ್ಯಾಯ ದೊರಕುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿದಾಗ ಬೇರೆ ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್‌ಗೆ ವರ್ಗ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಭಂಗಿಯವರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಕೂಡ ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಷಯ ಎಂದು ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬೊಂಬಾಯಿ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಧಾರ್ಮಿಕ ದತ್ತಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಗೇಣಿ ಶಾಸನ ಅದಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ನಿಜವಾಗಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಕಾನೂನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಭೂಸುಧಾರಣಾ ಕಾಯಿದೆ ಅದಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತನೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಹಾಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದರಿಂದ ಇದನ್ನೂ ಕೂಡ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಗೇಣಿದಾರರು ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂಥ ವಿಷಯವನ್ನು ಟ್ರಿಬ್ಯುನಲ್ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್ ಮುಖಾಂತರ ಅವರಿಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಕೋರ್ಟಿನಿಂದ ಕೆಲವು ಕಟ್ಟುಗಳನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಭೂಸುಧಾರಣೆ ಕಾಯಿದೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಹಾಗೆ ಅನೇಕ ಜನ ಪಹಣಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಗೇಣೀದಾರರಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಕಸಿದು ಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪಹಣಿಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಈ ಸಭೆಗೆ ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲೂ ಪಹಣಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದ ಕೂಡಲೇ ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಿ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ವಹಿಸಿ ಗೇಣೀದಾರರಿಗೆ ರಕ್ಷಣೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ 1972ನೇ ಇಸವಿ ಆಗಸ್ಟ್ ಅಥವಾ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಪಹಣಿಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿ ನನಗೆ ಅನುಮಾನ ಬಂದ ಕೂಡಲೇ ಆ ಪಹಣಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿ ತಾಲ್ಲೂಕು ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಶಿರಸ್ತೇದಾರರು ಇದನ್ನು ತಮ್ಮ ವಶದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರಬೇಕು ; ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶ ಕಂಡುಬಂದಾಗ ಅವರು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಾರದೆ ಯಾರ ಕೈಗೂ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು ಇದನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಪಾಲಿಸಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಾದರೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಆಗಿದ್ದುದು ಕಂಡು ಬಂದಾಗ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೋ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂದು ನೋಡಬೇಕೆಂದು ಮೇಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅಂದರೆ ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರಿಗೆ, ಡಿವಿಷನಲ್ ಆಫೀಸ್‌ನವರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಹಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದು ಬದಲಾವಣೆ ಆಗದ ಹಾಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಪಹಣಿಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅರ್ಜಿ ಕೊಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ತಿಂಗಳಗಟ್ಟಲೆ ಅವರು ಅದನ್ನು ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿ, 8–10 ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಡಿಸ್‌ಪೋಸ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಆದೇಶ ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ರಿಕಾರ್ಡ್ ಆಫ್ ರೈಟ್ಸ್ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈಗ ಮದ್ರಾಸ್ ಭಾಗದಿಂದ ಬಂದಂತಹ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದಲ್ಲಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಿಕಾರ್ಡ್ ಆಫ್ ರೈಟ್ಸ್ ಇಟ್ಟಿರಲಿಲ್ಲ ; ಕೊಡಗಿನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇದು ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ರಿಕಾರ್ಡ್ ಆಫ್ ರೈಟ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾಗದಪತ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಇಡಬೇಕೆಂದು ಆರ್ಡರ್ ಆಗಿ ಈಗಾಗಲೇ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಲಸ ಮುಗಿದಿದೆ. ದಕ್ಷಿಣಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದ್ದುದ್ದರಿಂದ ಈ ಕೆಲಸ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿದೆ. ಕೊಡಗಿನಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಲಸ ಮುಗಿಯುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ಈ ರೆಕಾರ್ಡ್ ಆಫ್ ರೈಟ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿತಿಂಗಳು ಅದಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಖಾತೆಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕೂಡ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈಗಾಗಲೇ ಕೈಕೊಂಡು ಪ್ರತಿಭಾಗದಲ್ಲೂ ಯಾವುದೇ ಭಾಗದಲ್ಲಾಗಲೀ ರಶೀತಿ ಪಟ್ಟಾಗಳನ್ನು 39ಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಮೇಲೆ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಪಟ್ಟಾಗಳ ಪೈಕಿ 35 ಲಕ್ಷ ರಶೀತಿ ಪಟ್ಟಾಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರತಿತಿಂಗಳು ಸಬ್ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರಾರ್ ಆಫೀಸಿನಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಫಿಗರ್ಸ್ ಪರಭಾರೆ ಆದಾಗ ಬರತಕ್ಕ ಮ್ಯುಟೇಷನ್ ಸ್ಲಿಪ್ಸ್ ಪ್ರತಿಂಗಳೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಲೇಜ್ ಅಕೌಂಟೆಂಡ್‌ಗಳು ಪ್ರತಿ ತಾಲೆಮ್ಲೀಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಕ್ಕರಾಗಿ ಬರೆಸಿ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟ ಹೊರತು ಅವರಿಗೆ ಸಂಬಳವನ್ನು ಕೊಡಕೂಡದು, ಅವರ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪ್ರತಿ ತಿಂಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಆದೇಶ ಕಳಿಸಿ ಖಾತೆ ಬದಲಾವಣೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ವಾಟರ್‌ರೇಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವು ಆತಂಕಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ಈ ವಾಟರ್‌ರೇಟ್ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ವಿಧಾನ ಹೇಗೆ

ಎಂಬುದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆಯೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದು 1967ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ತಂದಂತಹ ಕಾಯಿದೆ. ಈ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು 1967ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ತಂದರೂ 1965ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರು, ಈ ರೀತಿ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶವೇನೆಂದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ತರಿ ಬಾಗಾಯಿತು; ಖುಷ್ಕಿ ಎಂದು ಆ ರೀತಿ ಕಂದಾಯ ಇತ್ತು. ಈ ತರೀ ಕಂದಾಯ ಇದ್ದುದ್ದನ್ನ ವಾಟರ್‌ರೇಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ನಿರ್ಮಿಸಿರತಕ್ಕ ನೀರಾವರೀ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಹಿಂದೆ ಇರತಕ್ಕ ಜಮೀನಿನ ಮೇಲೆ ನೀರಾವರಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು, ಅದಕ್ಕೆ ತರೀ ಕಂದಾಯದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಖುಷ್ಕಿ ಕಂದಾಯದಿಂದ ಬೇರೆ ಮಾಡಿ, ಖುಷ್ಕಿ ಕಂದಾಯದ ಜೊತೆಗೆ ನೀರಿನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದರು. ಇದು ಎಲ್ಲಾ ಕೆರೆಗಳ ಹಿಂದೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅಖರ್‌ಬಂದ್ ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಇದ್ದು, ಈ ಅಖರ್‌ಬಂದ್ ರಿಜಿಸ್ಟರ್‌ಗೆ ಆಸರೆ ಇದೆ. ಆಸರೆ ಎನ್ನುವ ಕಡೆ ತೆರೆ ಅಥವಾ ಅಣೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ನಿರ್ಮಿತವಾಗಿ ಆ ತರಹ ನೀರಾವರೀ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಇವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಖುಷ್ಕಿ ಕಂದಾಯವನ್ನು ಬೇರೆ ಮಾಡಿ ಅದರಜೊತೆಗೆ ನೀರಾವರಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದೆ. ಇನ್ನು ಮಳೆ ಆಧಾರದಿಂದ, ತರೀ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೊದಲಿನಿಂದ ತರೀ ಕಂದಾಯ ಏನು ಇತ್ತು, ಅದನ್ನೇ ಇಂದೂ ಕೂಡ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ, ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವೆಟ್ ಅಸೆಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಜೊತೆಗೆ, ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ ಸರಿಪಡಿಸುತ್ತೇನೆ ಎನ್ನುವ ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಮಳೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೂ ಬತ್ತ ಬೆಳೆದರೂ, ಉದಾಹರಣೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಹಾಗೂ ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇರಬಹುದು. ಎರಡು ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾರೆ, ಮೂರನೆ ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುವುದೂ ಉಂಟು. ಇಂಥ ಕಡೆ ನೀರಿನ ಜೊತೆಗೆ ತರೀ ಕಂದಾಯದ ಜೊತೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ರೂಪಾಯಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಅವರಿಗೆ ಕಂದಾಯ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಅಷ್ಟಲ್ಲದೆ ಬೇರೆ ವಿಧವಾದ ನೀರಿನ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಇಂಥ ಪ್ರಸಂಗ ಯಾವುದು ಇರಲಾರದು ಎಂದು ಭಾವಿಸಿದ್ದೇನೆ. ನಾನು ಸಂಚಾರ ಮಾಡಿದಾಗ...

10-00 A.M.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಚಿಕ್ಕ ಕಟ್ಟೆ ಇರಲಿ, ಕುಂಟೆ ಇರಲಿ ಪ್ರತಿ ಎಕರೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ರೂಪಾಯಿ ಮೆಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಚಾರ್ಜ್ ಜೊತೆಗೆ ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನು ಒಂದು ತಕರಾರು ಏನು ಇದೆ ಎಂದರೆ, ಮಲೆನಾಡು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಕರೆಗಳು ಇವೆ. ಈ ಕೆರೆಗಳಲ್ಲಿ ನೀರನ್ನು ಹಿಡಿಯತಕ್ಕ ಶಕ್ತಿ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ, ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟು ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ, ಅಂತಹ ಕಡೆ ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ಹಾಕಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಮಲೆನಾಡಿನ ಅನೇಕ ಭಾಗದ ಜನ ಮನವಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಸಣ್ಣ ಕೆರೆಗಳು ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ, ಅವರಿಂದ ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಜಾಗು ಉತ್ಪತ್ತಿಯಾಗಿ ಮಳೆ ನಿಂತಮೇಲೆ 15 ದಿವಸ ಅಥವಾ ಒಂದು ತಿಂಗಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಕಾಳು ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ, ಬತ್ತ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ, ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆರೆಗಳು ಇರುವುದರಿಂದ, ಕಾಳು ಬೆಳೆದು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಫಲ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವಕ್ಕೆ ವಾಟರ್‌ರೇಟ್ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕು; ಮಲೆನಾಡಿನ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಕೆರೆಗಳು ಹಿಂದಿನ ರೈತರ ಮನವಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದು ಕಷ್ಟ. ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಈಗತಾನೇ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು ನೀರಾವರಿ ತೆರಿಗೆ ಜೊತೆಗೆ ಮೆಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಸೆಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು. ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ 1950ನೇ ಇಸವಿಗಿಂತಲೂ ಮುಂಚೆ ಎಕರೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ರೂಪಾಯಿಯಂತೆ ಮೆಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಸೆಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಸೆಸ್ ಏತಕ್ಕೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ, ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ, ಕೆರೆಗಳನ್ನು ಜೀರ್ಣೋದ್ಧಾರ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೆಲಸ ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟುದಾರರಿಗೆ ಸೇರಿತ್ತು. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಕೆರೆಯ ಜೀರ್ಣೋದ್ಧಾರದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇಂಥವರು ಇಷ್ಟು ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ರೈತರನ್ನು ನೇಮಕಮಾಡಿ ಕೆಲಸ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ರೈತರು ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾದ ಮೇಲೆ ಇದರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ವಹಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಅವರು ಮೇನ್‌ಟೇನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರೈತರು ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡದೆ ಇದುದ್ದರಿಂದ ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಸೆಸ್ ಹಾಕಬೇಕಾಯಿತು, ಅದನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಎಷ್ಟು ವಸೂಲಿ ಆಗಿದೆ ಆ ವಿವರ ಈಗ ಹೇಳಲಾರೆ

ಕೆರೆ ಜೀರ್ಣೋದ್ಧಾರದ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಅದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅದು ಬೇರೆ ವಿಷಯ.

ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ವಿಷಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದರು, ಕೆರೆ ಕಟ್ಟುವುದರಿಂದ ಉಂಟಾಗತಕ್ಕ ಲಾಭ ಜಮೀನ್ದಾರರಿಗೆ ಮೊದಲು ಬರತಕ್ಕದ್ದು. ಕೆರೆ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ, ಜಮೀನಿನ ಬೆಲೆ ಒಂದು ರೀತಿ ಇತ್ತು. ಕೆರೆ ಕಟ್ಟಿದ ಮೇಲೆ ಅದರ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಬೆಲೆ ತೆರುವುದರಿಂದ, ಹೆಚ್ಚು ಆಯಿತು ನೀರಾವರಿ ಕಾಮಗಾರಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು, ಅದಕ್ಕೆ ಅವನಿಂದ ಏನಾದರೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿಯನ್ನು ಬಹಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಹಾಕಿದ್ದೆವು. ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಮೊದಲು 500 ರೂಪಾಯಿನಿಂದ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಏರಿಸಿ ಮತ್ತೆ 500 ರೂಪಾಯಿಗೆ ಇಳಿಯಿತು. ಈಗ ಮತ್ತೆ 1,50 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದರಂತೆ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿದ್ದೇವೆ, ಕೆಲಸ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾದಂತಹ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಕಂದಾಯ ವಸೂಲಿ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದರು, ಒಟ್ಟು 65 ಕೋಟಿ 35 ಲಕ್ಷ ಚಿಲ್ಲರೆ ಹಣ ಬರಬೇಕಾದುದು ಇದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ವಸೂಲಿ ಆಗಿರುವುದು 15 ಕೋಟಿ 62 ಲಕ್ಷರೂಪಾಯಿಗಳು. ಇನ್ನೂ 49 ಲಕ್ಷ ವಸೂಲಿ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ವಸೂಲಿ ಆಗದೇ ಇರುವುದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಕೆಲವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟರೂ, ಕೆಲವರು ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದಂತ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರು. ನನಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಹಿಂದೆ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡದೇ ಇದ್ದಂತ ಕೆಲಸವನ್ನು ವಸೂಲಿ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಶ್ರಮವಹಿಸಿದ್ದರಿಂದ 15 ಕೋಟಿ ಚಿಲ್ಲರೆ ಹಣ ವಸೂಲಿಯಾಗಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಆಗಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯ, ಆದರಲ್ಲಿಯೂ ಕಂದಾಯದ ಬಾಕಿ ಏನು ಇದೆ ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯ. ಆದರೆ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಅಭಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂಥಕಡೆ ರೈತರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ, ಅಂತಹ ಕಡೆ ವಸೂಲಿಯನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬರಬಹುದು, ಕೆಲವು ಕಡೆ ರೆಮಿಷನ್ ಕೊಡಬೇಕಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬರಬಹುದು, ಅಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಬಾಕಿ ಎಷ್ಟು ಇದೆ ಅದನ್ನು ಲಕ್ಷ್ಯದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ, ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ವಸೂಲು ಮಾಡಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯ ಇದೆ. ಮಾನ್ಯ ತಿಮ್ಮಪ್ಪನವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ, ಸ್ಟೇಟ್ ಎಕ್ಸೈಸ್ ಡ್ಯೂಸ್ ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಲೋನ್ಸ್. ಸೇಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳು, ಮತ್ತು ಬಂಡಿಂಗ್ ಡ್ಯೂಸ್ ಇಂಥದನ್ನು ಅನುಕೂಲಸ್ತರು ಮಾತ್ರ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕದ್ದು ಬಾಕಿಯನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡದೇ ಹಾಗೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಸ್ಟೇಟ್ ಎಕ್ಸೈಸ್ ಡ್ಯೂಸನ್ನು ರೆವಿನ್ಯೂ ಖಾತೆಯವರೇ ಮೊದಲನಿಂದ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರಲಿಲ್ಲ, ಆ ಇಲಾಖೆಯವರು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ ಬಾಕಿ ಬರದೇ ಇದ್ದವರು ಬಂಡಕುಳ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥ ಬಂಡಕುಳಗಳನ್ನು ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ.—ಅವರ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಕೊಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಸಭೆಗೆ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅಂಥವರಿಂದ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಹಿಂದೆ ಮುಂದೆ ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ. ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಗೆ ಯಾರಿಂದ ಬಾಕಿ ಇದೆ. ಯಾವ ಯಾವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಬಾಕಿ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ, ಆ ಬಾಕಿಯನ್ನು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಿರ್ಧಾರವಾಗಿ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ದನಕರುಗಳು ತಣಿಗೆ, ಚೆಂಬುಗಳನ್ನು ಹರಾಜು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದು, ಅದು ಬೇಡ ಒಳ್ಳೆಯ ದಯೆ ಕನಿಕರ ಇರಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ದಯೆ ಕನಿಕರ ಇದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಯೇ ಇರಬೇಕು, ದಯೆನೂ ಇರಬೇಕು. ಆದುದರಿಂದ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಆಸಕ್ತಿ ವಹಿಸಿ, ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದೆಯೆಂದು ಸಭೆಗೆ ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತೆ ಡಿಸ್ಟ್ರೆಸ್ ಕಂಡೀಷನ್ಸ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಈಗ ಉಂಟಾಗಿರತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ಇದೆ ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಕೆಲಸಮಾಡಿಲ್ಲ, ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಬೇಕಾದಂತ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಇನ್ನೂ ಜನಕ್ಕೆ ಕೂಲಿ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾದಂಥ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಕುಡಿಯುವ ನೀರನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾದಂಥ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯ ಹನುಮೇಗೌಡರೂ, ದೇವೇಗೌಡರು ಹಾಗೂ ಇತರ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಎಷ್ಟು ಹಿಂದೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ ಎಂದರೆ ಸುಮಾರು 5-6 ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆ ಕೆಲವು ಸ್ನೇಹಿತರುಗಳು ಬರೆದಿದ್ದರು. ನವಂಬರ್ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಆಗಿಲ್ಲ, ಡಿಶೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ರಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಬೇಕು. ಮನೆ ಆಗದಿದ್ದರೆ ಎಷ್ಟೇ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬೆಳೆದರೂ ಕೂಡ ಕಾಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಳೆ ಆಗದೆ ಖುಷ್ಕಿ ಬೆಳೆ ಬಹಳ ಕಡೆ ಹೋಗಿದೆ. ಯಾವ ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಖುಷ್ಕಿ ಬೆಳೆ ಹೋಗಿದೆ ಅಂಥಾ ಕಡೆ ಕಂದಾಯವನ್ನು ರಿಮಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಬತ ಬೆಳೆಯುತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗದಿದ್ದರೆ ಲೆವಿ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಾಗಲೀ ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಾಗಲೀ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡಬೇಕು, ಲೇವಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಬೆಳೆ ಎಷ್ಟರವುಟ್ಟಿಗೆ ಆಗಿದೆ, ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೆಳೆ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ವಾಟರ್‌ರೇಟ್ ಪೂರ್ತಿ ವಿನಾಯ್ತಿ ಕೊಡುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇದೆ. ಖುಷ್ಕಿ ಬೆಳೆ ಶೇಕಡ25ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಆಗಿದ್ದರೆ ಪೂರ್ತಿ ರಿಮಿಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಇದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಷಯ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ 3 ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಮುಂಚೆಯೇ ಕೆಲವು ಸ್ನೇಹಿತರು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ನಾಲಾ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಕರೆಗಳ ಕೆಳಗೆ ಬತ್ತದ ಬೆಳೆ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಲೆವಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಕೂಡದು. ವಾಟರ್ ರೇಟ್ ಹಾಕಕೂಡದು ಎಂದು ಬರೆದಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಕೆಲವು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ.

ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ತೊಂದರೆ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಸುಮಾರು 400 ಕಡೆ ದನಕರುಗಳಿಗೆ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ರಿಗ್‌ಗಳಿಂದ ವೆಲ್ಸ್ ತೆಗೆಸಿದ್ದೇವೆ. ಹಾಸನ ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ 20 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರಿಗೆ ಬರೆದು ಈ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಬಾವಿಗಳು ಇರತಕ್ಕ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಆಳ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಹೊಸ ಬಾವಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕಂಡ ಕಡೆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಸುಮಾರು 70 ಕಡೆ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು ಎಂದು ರಿಗ್ ವೆಲ್ಸ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸ್ಪೀಡಿ ರಿಗ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರಿಗೆ ಬರೆದು ಕೆಲವು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವ ವಿವರಗಳನ್ನು ನಾನು ಸಭೆಯಮುಂದೆ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. 1-5-1974 ರಿಂದ 3-3-75 ರವರೆಗೆ 14 ಲಕ್ಷ 25 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಹಾಸನ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕುಡಿಯುವ ನೀರಿನ ಬಾವಿಗೋಸ್ಕರ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಬಾವಿಗಳನ್ನು ಆಳ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಿ 3, 3,000 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಬೋರ್‌ವೆಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. 231 ಬೋರ್‌ವೆಲ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಇವರಲ್ಲಿ 168 ಬಾವಿಗಳು ಸಕ್ಸಸ್‌ಫುಲ್ ಆಗಿವೆ. 329 ಬಾವಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ 125ಕ್ಕೆ ಹ್ಯಾಂಡ್ ಪಂಪುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. 43 ಕಡೆ ಹ್ಯಾಂಡ್ ಪಂಪುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗಿದೆ. 5 ಸ್ಪೀಡಿ ರಿಗ್ಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಸನದಲ್ಲಿ 2ಇವೆ. ಒಂದು ಹೊಳೆನರಸೀಪುರದಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಒಂದು ಬೇಲೂರಿನಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಒಂದು ಅರಸೀಕೆರೆಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಒಟ್ಟು 5 ಸ್ಪೀಡಿರಿಗ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಸನಾ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಫಾಸ್ಟ್ ರಿಗ್ಸ್ ಚನ್ನರಾಯಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಇದೆ. ಅರಕಲಗೂಡಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಇದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ರಿಗ್ ಈಗಾಗಲೇ ಕಳುಹಿಸಿದೆ. ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಅಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಕಂಪ್ಲೀಟ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ರಿಗ್ ತರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಶಿವಮೊಗ್ಗ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಭದ್ರಾವತಿ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಸುಮಾರು $3\frac{1}{2}$ ಸಾವಿರ ಜನಗಳಿಗೆ ಕೂಲಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದೆ. ಬಾವಿಗಳಲ್ಲದೆ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟು ಜನಗಳಿಗೆ ಕೂಲಿ ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ $3\frac{1}{2}$ಸಾವಿರ ಜನಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರು. 8 ತಾಲ್ಲೂಕು

ಗಳಲ್ಲಿ 3½ ಸಾವಿರ ಜನಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಾದರೆ ಒಂದು ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೆ 400 ಜನಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ 350–400 ಜನ ಕೂಲಿಗಳು ಮಂಕರಿ ಗುದ್ದಲಿ ಹಿಡಿದು ನಿಂತುಕೊಡರೆ ಒಂದೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ 2–3 ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೆ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರ ಇಲಾಖೆಯೇ ಏತಕ್ಕೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು ? ಅದನ್ನು ಮುಚ್ಚಿ ? ಮಾನ ಮರ್ಯಾದೆ ಇಲ್ಲವೇ ? ಈ ಇಲಾಖೆ ಏತಕ್ಕೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು ?

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಹಾಗೆ ಮಾನ್ಯ ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಲೆಟರ್ ಆಫ್ ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಇಷ್ಯೂ ಮಾಡಿ ಕುತ್ತಿಗೆ ಹಿಸುಕುವಂತಹ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಕಾಸೂ ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ 3½ ಸಾವಿರ ಜನಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸ ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆ ಎಂದರೆ ಏನು ಹೇಳಬೇಕು ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಯಾವ ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದೆ ಬೆಳೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಆಗಿದೆ, ಯಾವ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 25 ರಷ್ಟಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಕೆಲಸವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾದಂತಹ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಫ್ಯಾಮಿನ್ ರಿಲೀಫ್ ವರ್ಕ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸೇರಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಬರಗಾಲ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಗುದ್ದಲಿ ಮಂಕರಿಗಳನ್ನು ತರುವುದಕ್ಕೆ ಲಾರಿ ಪೆಟ್ರೋಲಿಗೆ ಸುಮಾರು 60–70 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಖರ್ಚಾಗಿದೆ, ಏನೇನೂ ಕೆಲಸ ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮೀಷನರು ಮತ್ತು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮೀಷನರು ಮಾಡಲಿ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಸ್ಪೈಟ್ ಆಗಿ ಡಿಸಿಶನ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ನನಗೆ ಒಂದು ಸಂತೋಷದ ಸಂಗತಿ ಏನೆಂದರೆ, ಉಳಿದದ್ದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬಿಟ್ಟು ಕಡೆಗೆ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಯೇ ಗತಿ ಎಂದು ಎದುರು ಪಕ್ಷದವರು ವಿಶ್ವಾಸ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರಲ್ಲ ಎಂದು.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆ ಬೆಣ್ಣೆ, ರಸಬಾಳೆ ಹಣ್ಣಿನ ಗೊನೆ ಇಷ್ಟರಲ್ಲೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ಹಣ ಹೊಡೆಯುವ ಬಾಬು ಇಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ವಾಸಮಾಡತಕ್ಕ ವಿದ್ಯಮಾನಗಳು, ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯತಕ್ಕ ವಿದ್ಯಮಾನಗಳು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತು. ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನ ಅನುಭವಾಮೃತದಿಂದ ಬೆಣ್ಣೆ, ರಸಬಾಳೆ ಹಣ್ಣು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ.

ಈಗ ಮೈನರ್ ಇರಿಗೇಷನ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಎಷ್ಟು ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ 24ಲಕ್ಷ 65 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಅಂದಾಜಿನ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುವುದು, ಒಂದೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೆ 10 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟು ಇನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗಕೂಡದು ಎಂದು ಹೇಳುವುದು. ಈಗ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ 24 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿದೆ. Actually the money that has been released in the form of Letter of Credit and the amount released to each Taluk, ಈ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರು ಅವಶ್ಯಕತೆ ಎಷ್ಟಿದೆಯೆನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ರಿಲೀಸ್‌ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಮ್ಮ ಫೈನಾನ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮುಖಾಂತರ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ತಿಳಿದು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ—ಮೈಸೂರು, ಮಂಡ್ಯ ವಿಷಯ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಮಂಡ್ಯ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕಂಡುಬಂದುದರಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲವು ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ನನ್ನ 1974–75ನೇ ಇಸವಿಯ ವಾರ್ಷಿಕ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಇದರ ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಮೊದಲು ಒಂದು ರಿಗ್ ಯಂತ್ರವನ್ನು ಅಲ್ಲಿಡಬೇಕು, ಪಕ್ಷದ ಕೆಲವು

ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಮತ್ತೆ ನಾಗಮಂಗಲಕ್ಕೆ ವಾಪಸ್ ತರಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಎಲ್ಲಿ ಆಳವಾದ ಭಾವಿಗಳನ್ನು ತೋಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕ ಇದೆ ಅಲ್ಲಿ ತೋಡಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದೆ, ಇಷ್ಟರೊಳಗೆ ಅದು ಹೋಗಿದೆಯೆಂದು ನನ್ನ ನಂಬಿಕೆ. ಉಳಿದ ಫಿಟ್ ವೆಲ್ಸ್‌ನ್ನೂ ತೆಗೆಯಬೇಕು, ಭಾವಿಗಳನ್ನು ಆಳ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತಕ್ಷಣವೇ ಕಳಿಸಿಕೊಟ್ಟು ಜನಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಈ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಅಫಾರ್‌ಸ್ಟೇಷನ್ ವರ್ಕ್ಸ್, ಸಾಯಿಲ್ ಕನ್‌ಸರ್ವೇಷನ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಿಂದ ಕೆಲಸಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇವೆ. ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಇದೆ. ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಅರಿತು ಅದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕಂದಾಯ ವಜಾ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಪ್ ಕಟಿಂಗ್ ಎಕ್ಸಪರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿ, ಶೇಕಡಾ 25 ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಬೆಳೆ ಆದ ಕಡೆ ಕೂಡಲೇ ಕಂದಾಯ ವಸೂಲು ಮಾಡಬೇಡಿ ಎಂದು ಕೂಡ ತಿಳಿಸಿದ್ದೀವೆ. ಮತ್ತೆ ಹಾಸನ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನ ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ತರಿ ಬೆಳೆ ಆಗಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿ ಲೆವಿ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು ಆಗಲಿ, ವಾಟರ್ ರೇಟನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡದೇ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಕ್ರಮವನ್ನಾಗಲೀ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಟಿ. ಕೃಷ್ಣಪ್ಪ.—ನಾನು ಪದೇ ಪದೇ ಕೇಳುತ್ತಾ ಇರುತ್ತೇನೆ. 42 ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳು ಆಗಾಗ್ಯೆ ಕ್ಷಾಮಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾಗಿ ತೊಂದರೆಗೆ ಈಡಾಗುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳಿಗೆ ಶಾಶ್ವತ ಪರಿಹಾರ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನಮಾಡಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಒಂದು ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕನ್ನು ಕೈಬಿಟ್ಟಿರಿ ? ಅದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೆ ಅರ್ಹತೆ ಇಲ್ಲವೇ? ಅರ್ಹತೆ ಇದ್ದರೆ ದಯವಿಟ್ಟು ಸೇರಿಸಿಕೊಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಬಹಳ ಹಿಂದೆ ಡಿ. ಪಿ., ಎ. ಪಿ. ಪ್ರೋಗ್ರಾಮಿನಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 42 ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಯಾವ ಯಾವ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಆರಿಸಿದ್ದಾರೋ ಅದೇ ವಿಷಯವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡರೂ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಏನು ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ಪುನರ್ಪರಿಶೀಲನೆಮಾಡಿ, ಇನ್ನೆಷ್ಟು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದಂಥ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ, ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಸರ್ಕಾರ ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆಮಾಡುತ್ತದೆ. ನಾಗಮಂಗಲ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ವಿಷಯವನ್ನು ಕೂಡ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡಬೇಕಾದ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಕೆಲವು ಭಾಗ ಮಾತ್ರ ಈ ಪರಿಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಬರತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಉಂಟು. ಆಗ ಈ ತಾಲ್ಲೂಕನ್ನು ಯೂನಿಟ್ಟಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ, ಅಥವಾ ಕೆಲವು ಭಾಗವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕೂಡ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ.

ಇನ್ನು ಹಾಸನದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಲೆವಿ 12,500 ಕ್ವಿಂಟಾಲ್ ಭತ್ತವನ್ನು ವಸೂಲುಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಇತ್ತು. ಆ ಟಾರ್ಗೆಟ್‌ನ್ನು 7000ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ 13-3-1975ರ ವರೆಗೆ 4250 ಕ್ವಿಂಟಾಲ್ ಮಾತ್ರ ವಸೂಲಾಗಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎನ್. ನಂಜೇಗೌಡ.—ತಮಗೆ ತಪ್ಪು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನೀವು ಕೊಟ್ಟ ತಾರೀಖಿಗೆ ನನ್ನ ಒಂದೇ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ 5000 ಕ್ವಿಂಟಾಲ್ ವಸೂಲಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೊಡುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ತಪ್ಪು ಎನ್ನುವುದು ಸಚಿವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಸಾಕು.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ನಾನು ಕ್ವಿಂಟಾಲ್ ಎಂದು ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟೆ, ಅದು ಟನ್ ಲೆಕ್ಕ. 4250 ಟನ್ ವಸೂಲಾಗಿದೆ. ನನಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ನೋಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಟನ್ಸ್ ಎಂದು ಇದೆ, ನಾನು ನೋಡಲಿಲ್ಲ, 4250 ಟನ್‌ನನ್ನು ವಸೂಲುಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. 12½ ಸಾವಿರಟನ್ ವಸೂಲು ಆಗಬೇಕು ಎಂದು ಇದ್ದುದನ್ನು 7000ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಮಂಡ್ಯ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 28 ಸಾವಿರ ಇದ್ದುದ್ದನ್ನು

20 ಸಾವಿರಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 33,000 ಟನ್ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು 30,000 ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದೆ. ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 14,989 ಟನ್ ಮಾತ್ರ ವಸೂಲಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅದನ್ನು ಬೇಕಾದರೆ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

10-30 A. M.

ಮತ್ತೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರದ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಬಾರದೆ ತೊಂದರೆಗಳಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಮಳೆಯಾಗಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿಂತು ಹೋಯಿತು ಎಂದು ವರದಿ ಇದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ, ಎಲ್ಲಿ ಪೂರಾ ಬೆಳೆ ಹೋಗಿದೆ ಅಲ್ಲಿ ರೆಮಿಷನ್ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಅಗತ್ಯ ಇದೆ, ವಾಟರ್‌ರೇಟನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಅಗತ್ಯ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನನ್ನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ದಯವಿಟ್ಟು ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಬೆಂಕಿ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಹದಿಂದ ಪ್ರಕೃತಿಯ ವಿಕೋಪಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದದಂಥ ಘಟನೆಗಳು ಕೆಲವು ನಡೆದಾಗ ಸರ್ಕಾರ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಎಚ್ಚರಿಕೆ ವಹಿಸಿ ಹಣ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿಲ್ಲ ಎಂದು ಕೆಲವು ಸದಸ್ಯರು ತಿಳಿಸಿದರು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ 1974-75ರಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಿರುವ ಹಣ ಈರೀತಿ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ 8 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ 6 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ 3 ಲಕ್ಷ 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಬೆಳಗಾಂ ಡಿವಿಷನ್‌ಗೆ 6ಲಕ್ಷ 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು, ಒಟ್ಟು 24 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲವು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಹಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ತೊಂದರೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಇದಕ್ಕೆ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ 80 ಲಕ್ಷ 1 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಎಲ್ಲಿಯಾದರೂ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೆಂಕಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿ ತೊಂದರೆಗೆ ಒಳಗಾದದ್ದು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದ ಕೂಡಲೇ ಡಿವಿಷನಲ್ ಕಮೀಷನರ್‌ಗೆ ನಾವು ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಳೆದವರ್ಷ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರವಾಹವುಂಟಾಗಿತ್ತು. ಹಿಂದೆ 1923 ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಪ್ರವಾಹದಂತೆ 1974 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಹವುಂಟಾಗಿತ್ತು. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ನಾವು ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪವಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಯ ಜನರಿಗೆ ನಾವು ಮರವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ದರವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಫರೀಧ್ ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಯಾರಾದರೂ ಇದನ್ನು ತಂದು ಹಾಕುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ನನಗೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ವರದಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಮೊದಲೇ ಇದ್ದಂಥ ದರಕ್ಕಿಂತ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ದರ ಹೆಚ್ಚಾದರೂ ಹಣವನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ, ಮರವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಮರವನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಹುದು. ಮರದ ದರವನ್ನು ಏರಿಸಿರುವುದು ನಿಜವಾದರೆ ಅದನ್ನು ಫಾರೆಸ್ಟ ಡಿಪಾರ್ಟಮೆಂಟಿನಿಂದ ತಿಳಿದು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಅವರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಯೋ ಅದನ್ನೂ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದು ಈ ರೀತಿ ಇದೆ. ಇಂಥ ಘಟನೆಗಳು ಆದಾಗ 300 ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಪೂರಾ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. 300 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮೇಲೆ 1200 ರೂಪಾಯಿಗಳವರಗೆ ನಷ್ಟವಾದರೆ 50 ರಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು, 1200 ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ನಷ್ಟವಾದರೆ 600 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ದರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಕಿಯಿಂದಾಗಲಿ ಪ್ರವಾಹದಿಂದಾಗಲೀ ಮತ್ತು ಪ್ರಕೃತಿಯ ವಿಕೋಪಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ಯಾರಾದರೂ ಸತ್ತರೆ ಅವರ ಕುಟುಂಬಕ್ಕೆ 250 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಲಂಪ್‌ಸಂ ಆಗಿ ಕೊಡುವುದು ಮತ್ತು ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಅವರಿಗೆ ತಿಂಗಳಿಗೆ 30 ರೂಪಾಯಿಗಳಂತೆ ಹಣ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ತೀರ್ಮಾನವಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಡೆಪ್ಯೂಟಿ ಕಮಿಷನರ್ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಇಂಥ ಘಟನೆಗಳು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದ ಕೂಡಲೆ

ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಸರ್ವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಉದಾಸೀನತೆಯಿಂದ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಧಾರವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಮತ್ತೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಗೌಡರು ಒಂದು ಪ್ರಸಂಗವನ್ನು ನನ್ನ ಜ್ಞಾಪಕಕ್ಕೆ ತಂದು ಕೊಟ್ಟರು. ಅದು ಏನೆಂದರೆ, ಅವರು ಒಂದು ಕಾಗದವನ್ನು ನನಗೂ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಬರೆದಿರುವ ಬಗ್ಗೆ. ಬರೆದಂಥ ಪತ್ರಕ್ಕೆ ಉತ್ತರಬರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ ಎಂದುಹೇಳಿದರು. ನಾನು ಅವರಿಗೆ ಪತ್ರವನ್ನು ಬರೆಯದೆ ಇದ್ದುದಕ್ಕಾಗಿ ವಿಷಾದಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯ ಸದಸ್ಯರು ಯಾರಾದರೂ ಆಗಲೀ ವಿಧಾನ ಪರಿಷತ್ತಿನ ಸದಸ್ಯರಾಗಲೀ, ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಸದಸ್ಯರಾಗಲೀ ಅವರ ಕಾಗದಗಳು ಬಂದಕೂಡಲೇ ಉತ್ತರಕೊಡತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು ಎಂದುಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಕೂಡ ಆ ರೀತಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ತಪ್ಪದೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಕಸ್ಮಾತ್ತಾಗಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಅಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಇದ್ದರೆ ಇದನ್ನು ದಯಮಾಡಿ ಕ್ಷಮಿಸಬೇಕು, ಈ ಒಂದು ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಪಾಲೀಸುತ್ತೇವೆಂದು ನಾನು ಭರವಸೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಪಂಚಾಯತಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಸಾಗುವಳಿ ಚೀಟಿಯನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕ ಹವ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ಹೋಗಬಾರದು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್ ಮುಖಾಂತರ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರೆಲ್ಲರಿಗೂ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾದಂಥ ಕ್ರಮವನ್ನು ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಸಭೆಗೆ ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಈಗಾಗಲೇ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ರದ್ದುಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ರದ್ದು ಆಗಿಯೇ ಆಗುತ್ತದೆ. ಯಾರು ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಒಂದು ವೇಳೆ ಅವರು ಸಾಗುವಳಿ ಚೀಟಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅದು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಇನ್ನು ಕೆಲವು ವಿಚಾರವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳಿಗೂ ಉತ್ತರ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗದೆ ಪಟೇಲರು ಉಳವಾಡಿಗಳು, ಇಂಥವರ ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಅವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ಶಾನುಭೋಗರು ಸುಪ್ರೀಂ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋದಾಗ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಕೈಗೊಂಡು ಪರಿಹಾರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಪಟೇಲರು, ತೋಟಿ ತಳವಾರರನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಬೇಕು ಎಂದು ನಾವು ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅನುವಂಶಿಕವಾಗಿ ಬಂದಂಥ ಹಕ್ಕನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿಸುವುದು, ಪೋಟಿಗೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಯಾರಾದರೂ ಕೆಲಸಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡರೆ ಅಂಥವರನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕು ಎಂದು ತೀರ್ಮಾನಮಾಡಿ ಕೆಲಸಗಳು ಈಗ ಅದರಂತೆ ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಹಿಂದೆ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಏನೇನು ಪೋಟಿಗೆ ಬರುತ್ತಿತ್ತೋ ಅದರ ಮೇಲೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರನ್ನು ಖಾಯಂ ಆಗಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಅವರನ್ನು ನೌಕರರನ್ನಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಸತಕ್ಕ ಒಂದು ಆತಂಕವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಬಣಕಾರ ಅವರು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾದರೂ ಇಷ್ಟೇ, ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಮೇಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೋದಾಗ ಅವರನ್ನು ಕೇಳುವವರು ಹೇಳುವವರು ಯಾರೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಗಳು ಇವೆ. ಹಿಂದೆ ಬಾರಾಬಲೂತಿ ಎನ್ನುವುದು ಒಂದು ಪದ್ಧತಿ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇತ್ತು. ಗ್ರಾಮ ರಾಜ್ಯ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗ ಇತ್ತು. ಇದು ಹೋಗಿದೆ. ಮೇಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಗ್ರಾಮಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಅವರು ಹೇಳತಕ್ಕವರು, ಅವರು ಹೇಳಿದಂಥ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುವವರು ಇಲ್ಲದೆ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳೇ ತಮ್ಮ ಜೊತೆಗೆ ಇಂಥವರನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಪಟೇಲರು ತೋಟಿ ತಳವಾರರನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ.—ವಿಲೇಜ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದಿರಿ ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಪಟೇಲರು ಮತ್ತು ಶ್ಯಾನುಭೋಗರ ವಿಚಾರವನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟರೆ ಅನುಕೂಲ ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಪಟೇಲರನ್ನು ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸಂಬಳದ ಮೇಲೆ ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ ಅಥವಾ ಪೋಟಿಗೆ ಮೇಲೆ ನೇಮಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಸುಮಾರು 8,941 ಜನ ವಿಲೇಜ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಇದ್ದಾರೆ 33 ಸಾವಿರ

ಜನ ಪಟೇಲರು ಇದ್ದಾರೆ ಇವರಿಗೆ ಸಂಬಳ ಗೊತ್ತು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ತಾವೇ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಬೇಕು. ಪೋಟಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೆಲಸಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದರೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಸಂಬಳ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕಾಯಂ ರೂಪ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದ ಆಶೆ. ಸಂಬಳ ಕೊಟ್ಟು ಸೇವೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ? ಅಥವಾ ಕಂದಾಯ ವಸೂಲು ಮಾಡಿದ್ದರ ಮೇಲೆ ಪರ್ಸೆಂಟೇಜ್ ಮೇಲೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ನೋಡಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ತಿದ್ದುಪಡಿ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ವಿಲೇಜ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟರು ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಪರಿಹಾರ ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಜನರು ಯಾರು ಗ್ರಾಮ ಲೆಕ್ಕಿಗರು ಇದ್ದಾರೆ ಅವರುಗಳಿಗೆ ಮನೆಗಳು ಸಿಕ್ಕುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಮಂತ್ರಿ ಮಂಡಲದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಎಂದು ಯೋಚನೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮಲೆಕ್ಕಿಗರು ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಸೆಕ್ರೆಟರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮ ಲೆಕ್ಕಿಗನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅತ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲೇ ವಾಸಮಾಡಿಕೊಂಡು ಇರಬೇಕು. ಊರಿನಲ್ಲಿ ಯಾರಾದರೂ ನೋಡಬೇಕೆಂದರೆ ಇವರು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಕೂಡ ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆ ಮಾಡುತಿದ್ದೇವೆ. ಇದು ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಧ್ಯವೆಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಈಗ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಪ್ರಾಸ್ಪೆಕ್ಟ್ ರೇಜ್ ಏನು ಇತ್ತು ಅದನ್ನು ಯಾರಿಗೆ ಜಮೀನು ಇರಲಿಲ್ಲವೋ ಅವರಿಗೆ ಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಅಕ್ರಮವಾಗಿ ಬೇರೆಯವರು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ನಾವು ಪುನರ್ವಸತಿ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚೆ ಅಕ್ರಮಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಕೂಡಲೇ ಅವನ್ನು ಬಿಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಕೆರೆ ಮುಳುಗಡೆ ಆದ ಜನರಿಗೆ ಪುನರ್ವಸತಿ ಕಲ್ಪಿಸಿದಂತೆ ಕಾಲುವೆಯ ಕೆಳಗಡೆ ಮುಳುಗಡೆ ಅದವರಿಗೂ ಪೂರಾ ಜಮೀನು ಹೋಗಿದ್ದರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಎಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕು ಯಾವರೀತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ತಾವು ಏನು ಪೀನಲ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಎಂದು ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಅದು ಎಷ್ಟು? ನನಗೆ ತಿಳಿದಂತೆ 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಪೀನಲ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ವಸೂಲುಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ. —ಅಭಾವ ಪೀಡಿತ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕಂದಾಯವನ್ನು ಮತ್ತು ಸಾಲವನ್ನು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಇಂಟೆರೆಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಪೀನಲ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಉಳಿದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಆದನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. 8 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಮತ್ತು 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಪೀನಲ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಅಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎನ್. ವೀರಪ್ಪಗೌಡ.—ನೀವು ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಏನೋ ಕಾರಣಾಂತರದಿಂದ ಹಣ ವಾಪಸ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದರೆ 8 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಮತ್ತು 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ರೈತರು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಸ್ವಾಮಿ ?

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎನ್. ವೀರಪ್ಪಗೌಡ.—8—10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಹಾಕಿದರೆ ಹಣ ಬೇಗ ವಸೂಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ 25 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಹಾಕಿ ಕೂಡಲೇ ಹಣ ವಸೂಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಇರುವುದನ್ನು ದಯಮಾಡಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿ ಜಾಸ್ತಿ ವಸೂಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಅವರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದರೆ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿ ಅದರೆ ನಮ್ಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಇನ್ನು ಇತರ ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ದಯಮಾಡಿ ಕಡಿಮೆಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಬಾಕಿ ವಸೂಲಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಆದರೆ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಪೀನಲ್ ಇಂಟರೆಸ್ಟ್ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಪೀನಲ್ ಇಂಟರೆಸ್ ಹಾಕಿದರೆ ರೈತರು ಬದುಕುತ್ತಾರೆಯೇ ಸ್ವಾಮಿ ? ಬ್ಯಾಂಕಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ನೂರಾರು ರೂಪಾಯಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಬಡ್ಡಿ ಮತ್ತು ಚಕ್ರಬಡ್ಡಿ ಹಾಕಿದರೆ ಅವರ ಜಮೀನನ್ನು ಹರಾಜು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ?

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎನ್. ನಂಜೇಗೌಡ—ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಜಿಲ್ಲಾ ಸಹಕಾರ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ಸಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರ ಅದನ್ನು ಅಣ್ವಾರು ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬ್ಯಾಂಕಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಆರು ಅಣೆಗಿಂತ ಬೆಳೆ ಕಡಿಮೆ ಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದರೆ ಅವರಿಂದ ರೈತರಿಗೆ ತೊಂದರೆ ತಪ್ಪುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ತಾವು ಏನು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದಿರಿ ಅದನ್ನು ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ರೈತರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಇನ್ನು ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ಗೋಮಾಳ ಜಮೀನು ಏನು ಇತ್ತು ಅದನ್ನು ಕುರಿ ದನಗಳನ್ನು ಸಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿ ಎಂದು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಬೇರೆ ಅನುಕೂಲಗಳು ಇದ್ದ ಕಡೆ, ಕೆಲವು ಕುಟುಂಬದವರಿಂದ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟು ಬಿಡಿ ಎಂದು ಬಹಳ ಒತ್ತಾಯ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಆ ರೀತಿ ಏನಾದರೂ ಗೋಮಾಳ ಜಮೀನನ್ನು ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಕುರಿ ದನಗಳನ್ನು, ಜಾನುವಾರ ಗಳನ್ನು ಸಾಕುವುದನ್ನೇ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬರುತ್ತದೆ ಯಾವ ಯಾವ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ದನಕರ.ಗಳನ್ನು ಸಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಿರುತ್ತದೆ, ಸೌಕರ್ಯವಿರುತ್ತದೆ ಅಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಪಿ. ಹೆಗರೆ.—ನಮ್ಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೆಲವೇ ಜನರು ಸುಳ್ಳು ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಜಮೀನನ್ನು ಪರಭಾರೆ ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಉಂಟು. ಅದನ್ನು ಕೆಲವರೇ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಮತ್ತು ಅದರ ಲಾಭವನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಉಂಟು.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಗ್ರಾಮದ ಎಲ್ಲಾ ರೈತರ ಕುರಿ, ಮೇಕೆ ಮತ್ತು ದನಕರುಗಳನ್ನು ಸಾಕುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇದನ್ನು ಬಿಟ್ಟಿರುವುದು. ತಾವು ಹೇಳುವ ರೀತಿ ಏನಾದರೂ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ ಮುಂದಿನ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಇನ್ನು ದೇವಸ್ಥಾನದ ಜಮೀನಿನ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಭೂಸುಧಾರಣಾ ಕಾಯಿದೆಯಲ್ಲಿ ಇಂತಿಂಥ ಕಾನೂನಿನ ಹೊರತಾಗಿ ಬೇರೆ ಕಾನೂನು ಆಗಿವೆ. ಎಲ್ಲಿ ಗೇಣಿದಾರರು ಇದ್ದಾರೆ ಅಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ರಕ್ಷಣೆ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಬಾಂಬೆ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕೆ ವಿನಾಯಿತಿ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲದೆ ಇರುವಂತೆ ಕಡೆ ಭೂಸುಧಾರಣೆ ಕಾಯಿದೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ.

ಮತ್ತು ಗೇಣಿದಾರರ ಜಮೀನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಅವನಿಗೂ ಹಕ್ಕು ಬರುತ್ತದೆ, ಆ ಜಮೀನನ್ನು ಅರ್ಚಕನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಅವನಿಗೂ ಹಕ್ಕು ಬರುತ್ತದೆ ಅವನ ಹತ್ತಿರ ಇಷ್ಟು ಕಂದಾಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಆ ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ಅವನಿಗೆ ಹಕ್ಕು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಇನ್ನು ಉಳಿದ ಹೆಚ್ಚು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ನನ್ನ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ಗೇಣಿ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ವರೆಗೆ ಏನು ಟೈಂಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರೋ ಅದು ಅನೇಕ ಜನಗಳಿಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಅವರು ಅರ್ಜಿ ಇನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಅದರ ಟೈಂ ಅನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಎಕ್ಸ್‌ಟೆಂಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಭೂ ಸುಧಾರಣೆ ಕಾಯಿದೆಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್ ಒಪ್ಪಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡೇ ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಅಖೈರು ಒಳಗೆ ಅವರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂತ ಮಾಡಿದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಕೋಣಂದೂರು ಲಿಂಗಪ್ಪ.—ನಾನು ಕೂಡ ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್‌ಗೆ ಅಟೆಂಡ್ ಮಾಡಿ ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ಸಂದಿಗ್ಧಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು, ಹೀಗೆ ಮಧ್ಯೆ ಮಧ್ಯೆ ಕೇಳುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಮುಂದಿನ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್‌ನ್ನು ವೋಟ್‌ಗೆ ಹಾಕಿ ಹೋಗುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಈ ಸಭೆ ಒಂದು ಗಂಟೆಗೆ ಏಳಬೇಕು ಮತ್ತು ಪುನಃ ಎರಡು ಗಂಟೆಗೆ ಸೇರಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮಧ್ಯೆ ಕೇಳುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಮುಂದಿನ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್‌ಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಹುಚ್ಚಮಾಸ್ತಿಗೌಡ.—ಇನ್ನು ಒಂದೇ ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏನೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ, ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ, ಡಿವಿಷನನ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗದಲ್ಲೂ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಒಂದೇ ತರಹ ಇಲ್ಲ. ಈ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಭಾಗಗಳು ಯಾವ ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಿಂದ ಬಂತೋ ಯಾವ ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇತ್ತೊ ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಒಂದು ಏಕವಿಧವಾದಂಥ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ವಿಶೇಷವಾದಂಥ ಕಡೆ ವಿಶೇಷವಾದಂಥ ಶಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಇಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರಬೇಕು. ಈರೀತಿಯಾದ ಒಂದು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ನಿಯಮಾವಳಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕು. ಈ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಈ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಅನೇಕರು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಬಂದಾಗ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಅವರಿಗೆ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಕೂಡ ಒದಗಿಸಿದರೆ ಈ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆ ಮುಖಾಂತರ ಉಪಯುಕ್ತವಾದಂಥ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥಾ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೆಲವರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಅಸ್ತೆ ವಹಿಸ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಲಿ ಇತರೇ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಲಿ, ಹೆಚ್ಚು ಕೆಲಸವನ್ನು ಅವರಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಅವರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಕೆಲಸ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತದೆ ಎಂದು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಗೆ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತು ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ವಿಶೇಷವಾದ ಅನೇಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಈ ಕೆಲಸ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಕೃತಜ್ಞತೆಯಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಈ ಬೇಡಿಕೆಗಳಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಅವರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

MADAM SPEAKER.—The question is :

"That the respective sums not exceeding the amounts mentioned in the list of Demands, be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976, in respect of Demand Nos. 5,6,33,35 and 36-"

The Motion was adopted and the same were granted

As ordered by the Chair, the motion for Demands for Grants adopted by the House, are re-produced below:—

"That a/sum not exceeding Rs. 6,91,90,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financil year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 5 "Land Revenue etc."

"That a sum not exceeding Rs. 92,90,000, be granted to the Government to defray the charges which will come in course payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 6 "Stapms and Registration"

"That a sum not exceeding Rs. 40,39,000, be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 33 "Rehabilitation Schemes"

"That a sum not exceeding Rs. 3.90,00,000, be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect Demand No. 35 "Relief on account of Natural Calamities."

"That a sum not exceeding Rs. 33,75,000, be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 36 "Religious and Charitable Institutions, etc."

Demand Nos. 8 and 55

Sri MOHAMMAD ALI (Minister for Transport and Tourism)–Madam On the recommendation of the Governor, I beg to move ;

"That a sum not exceeding Rs. 47,99,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 8 "Taxes on Vehicles."

"That a sum not exceeding Rs. 9,65,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect Demand No 55 of "Tourism."

MADAM SPEAKER.—Motion moved.

"That a sum not exceeding Rs. 47,99,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of pay-ment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 8 Taxes on Vehicles."

"That a sum not exceeding Rs. 9,65,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 55 Tourism"

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ (ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ).—

ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮತ್ತು ಟೂರಿಸಮ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನು ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಆ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಏನು ಇದೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ. ಒಂದು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಒಂದು ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಇದಲ್ಲದೆ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್ ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಟೂರಿಸಮ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವ್ಯವಹಾರ ಮತ್ತು ಅವರ ನಡೆವಳಿಕೆಗಳ ರೀತಿ ಏನು ಇದೆ ಅದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅತಿಮುಖ್ಯವಾದುದು ಎಂದರೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ. ಇದರ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಎಲ್ಲಾ ದೇಶದಲ್ಲೂ ಇದೆ. ಬಂಡವಾಳಶಾಹೀ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿಯಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಸಮಾಜವಾದೀ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿಯಾಗಲಿ ಅವರು ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅತಿ ಮಹತ್ವ ಕೊಟ್ಟು ಅದನ್ನು ಬೆಳೆಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಲಾಭದಾಯಕವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಅವರು

ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ. ಅಲ್ಲದೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ತಾವು ಸಮತಾವಾದೀ ತತ್ವವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಆದರೆ ಇದರ ದೃಷ್ಟಿಕೋಣವೇ ಬೇರೆ ಯಾಗಿದೆ. ತಾವು ಮತ್ತು ತಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಈ ಸಮಾತಾವಾದೀ ತತ್ವವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ಮತ್ತು ಈ ಸಮಾತಾವಾದವನ್ನು, ಸೋಷಿಯಲಿಸಂನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಸೋಷಿಯಲಿಸಂ ಎಂದರೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಊಟ, ವಸತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. ನಾನು ಊಟ, ವಸತಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಷಯ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಇದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಮ್ಮ ಸಮಾತಾವಾದೀ ತತ್ವದಲ್ಲೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಯಾವರೀತಿ ಎಂದರೆ ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಆದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಆದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು. ಈ ಎರಡು ಮಹತ್ವದ ತತ್ವವನ್ನೂ ಸಹ ಈವೊತ್ತು ಸಮಾತಾವಾದೀ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಇದರ ದೃಷ್ಟಿಕೋಣ ಬೇರೆಯಾಗಿದೆ. ನಾನು ಬೇರೆ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲೂ ಹೋಗಿ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಸೋಷಲಿಸ್ಟ್ ರಾಜ್ಯವಾದ ಬಂಡವಾಳಶಾಹೀ ರಾಷ್ಟ್ರವಾದ ರಷ್ಯಾ, ಹಂಗೇರಿ, ರುಮೇನಿಯಾ ಬಲ್ಗೇರಿಯಾ ಪೋಲೆಂಡ್ ಫ್ರಾನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಜರ್ಮನಿ ಇವೆಲ್ಲ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಮತ್ತು ಸಮಾತಾವಾದೀ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈವೊತ್ತಿನ ದಿನಸ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಂದುಕಡೆಯಿಂದ ಅಂದರೆ ಜಯನಗರದಿಂದ ಯಶವಂತಪುರದ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ 30 ಪೈಸೇನೋ ಅಥವಾ 40 ಪೈಸೇನೋ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇದಕ್ಕಿಂತ ಅಂದರೆ ಇದರ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ದುಡ್ಡನ್ನು ಆ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರದ ಜನಗಳು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಮಾಸ್ಕೋ ಮತ್ತು ಲೆನಿನ್‌ಗ್ರಾಂಡ್ ನಗರಗಳಲ್ಲೂ, ಕೂಡ ಅರ್ಧಕ್ಕಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಏತಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಎಂದರೆ ತಾವು ಈ ಸಮಾತಾವಾದೀ ತತ್ವವನ್ನು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ, ಆದುದರಿಂದ ನೀವು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಸಬ್ಸಿಡೈಸ್ ಆದರೂ ಮಾಡಿ, ಏನಾದರೂ ಮಾಡಿ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಚೀಪ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿ ಕೊಡಬೇಕು ನಾನು ಹೇಳುವುದು ಇದು ಬರೀ ನಗರಗಳಿಗೇ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿಲ್ಲ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ನಾನು ಈ ಮಾತನ್ನಾಡುವಾಗ ತಾವುಯಾರೂ ತಪ್ಪು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಡಿ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವೇ ಅಲ್ಲ, ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲೇ ಇದು ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಇದರ ತದ್ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ನಡೆದಿದೆ. ಹಲವಾರು ವರ್ಷಗಳ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನೋಡಿದರೆ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದರವನ್ನು ಏರಿಸುತ್ತಾ ಇರುವುದೇ ನಿಮ್ಮ ಕೆಲಸವಾಗಿದೆ. ಆರೀತಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ದರಗಳನ್ನು ಏರಿಸಿಬಿಟ್ಟು ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನಗಳ ಹೆಸರನ್ನು ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯೇ ? ಈ ರೀತಿ ಏರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದೇ ನನ್ನ ಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆ. ಮತ್ತೆ ಪುನಃ ದರ ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಲಿಕ್ಯುಲೇಷನ್ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ, ದರವನ್ನು ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಜನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಎರಡು ಸಲ ದರ ಏರಿಸಿದ್ದಾರೆ, ಮತ್ತೆ ಮೂರನೇ ಸಲ ದರ ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕ್ಯಾಲಕ್ಯುಲೇಷನ್ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಇದು ಅಕ್ಷಮ್ಯ, ಅಪರಾಧ. ನಾನು ನಿಮ್ಮನ್ನು ಛಾರ್ಜು ಮಾಡುವುದು ಏನೆಂದರೆ ನೀವು ಹೇಳುವ ತತ್ವಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ರೀತಿಗೂ ಅರ್ಥಾತ್ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ.

11-00 A.M.

ನೀವು ಹೇಳುವುದೆಲ್ಲಾ ಸೋಶಿಯಲಿಜಂ ಮಾಡುವುದು, ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಗಳಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೇರಿಸುವಂಥ ಧೋರಣೆಯನ್ನು ತಾಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ರೀತಿಯ ಶೋಷಣೆ ಇರಕೂಡದೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ರೇಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಪದೇ ಪದೇ ಏತಕ್ಕೆ ಏರಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಏನು ಮಾಡುವುದು ನಮ್ಮ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದೆ, ಆದುದರಿಂದ ಏರಿಸಲೇ ಬೇಕಾಗಿ ಬಂದಿದೆ ಎಂಬ ಉತ್ತರವನ್ನು ಯಾವಾಗಲೂ ಕೊಡುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದೀರಿ. ನಾನು ಬೇರೆ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿಂವುದಿಲ್ಲ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿಯೇ ಗುಜರಾತ್, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಆಂಧ್ರ ಈ ಮೂರು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಫಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

Sri MOHAMMAD ALI.—The Karnataka Transport Corporation has not incurred any loss, Whereas the Maharastra Transport Corporation is incurring cumulative loss for the last 3 years and it is more than Rs. 11 crores.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ನೀವು ಯಾವ ರೀತಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ಕ್ಯುಮಿಲೇಟಿವ್ ಲಾಸ್ ಎಂದರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಸೇರಿಸುತ್ತೀರಿ. Why do you want to increase the rates ? You have already increased twice.

Sri MOHAMMAD ALI.—I will give you the details about what has been done.

(Mr. Deputy Speaker took the Chair)

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಲಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ರೇಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಏರಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿರುವ ರೇಟ್ಸ್‌ಗೂ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರುವ ರೇಟ್ಸ್‌ಗೂ ಏನು ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಿ ? ಅಲ್ಲಿಗೂ ಇಲ್ಲಿಗೂ ಏನೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ನೀವು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರೇಟ್ಸ್‌ನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ನಮ್ಮ ರೇಟ್ಸ್‌ನ್ನೇ ತಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ಎರಡೂ ಕಂಪೇರಬಲ್ ರೇಟ್ಸ್ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತಿದೆಂದು ರೇಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತೇದ್ದೇವೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥದ್ದನ್ನು ನಾವು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ರೇಟ್ಸ್‌ನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ಪ್ರಮೇಯವೇ ಇಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಚರ್ಚೆಯಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸ್‌ಗಳು ವೇಳೆಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲ, ಅವು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿಯೋ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿ ನಿಂತು ಬಿಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ, ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಆ್ಯಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗಿ ಬಿಟ್ಟಿರುತ್ತವೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಹಲವಾರು ತರಹದ ಟೀಕೆಗಳು, ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯ ಮೇಲೆ ಬಂದಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಫಿಶಿಯೆಂಟ್ ಆಗಿ ಮಾಡುವುದಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಏರಡು ಮೂರು ಕಾರಣಗಳಿವೆ, ಮೊದಲನೆಯ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ನೀವು ಇಲ್ಲಿಯ ತನಕ ಒಂದು ಧೋರಣೆಯನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಪರಿಪಾಲಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಧೋರಣೆ ಏನೆಂದರೆ ಇವತ್ತು ಪೂರ್ಣ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅರ್ಧಂಭರ್ಧ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇವತ್ತು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್‌ನವರಿಗೂ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬಾರಿ ಚರ್ಚೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಂದೊಂದು ರೀತಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್‌ರವರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿ ಬಂದಾಗ he stated that we will see to it that all the routes are nationalised at the earliest ಎಂದು ಭರವಸೆ ಕೊಟ್ಟರು. When Sri Ranganath was in-charge of the Department, he stated that effective control is there in respect of contract carriage and we will see that non-nationalised routes are also nationalised. ಮತ್ತೆ ಎರಡನೆಯದು ನಾನ್ ನ್ಯಾಶನಲೈಜ್ಡ್ ನ್ಯಾಶನಲೈಜ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಬಹಳ ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಭರವಸೆಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್‌ರವರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಹೇಳಿದ್ದರು. ತಾವು ಬೇಕಾದರೆ ಪ್ರೊಸೀಡಿಂಗ್ಸ್‌ನ್ನು ತೆಗೆದು ನೋಡಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. You can look into the proceedings and you will understand it.

ಈಗ ರಂಗನಾಥ್‌ರವರು ಕಾಲು ಮುರಿದುಕೊಂಡು ಆಸ್ಪತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಗುಣಮುಖಹೊಂದಿ ಬೇಗನೆ ಬರಲಿ ಎಂದು ನಮ್ಮ ಆಶೆ. ಇನ್ನು ತಾವು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ತಕ್ಷಣ ಒಂದು ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಡೆಕ್ಕನ್ ಹೆರಾಲ್ಡ್, ಪ್ರಜಾವಾಣಿ ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ

ದನ್ನು ಓದಿದ್ದೇನೆ. ತಾವು, ಈ ನಾನ್ ನ್ಯಾಶನಲೈಜ್ಡ್ ರೂಟ್ಸ್‌ನ್ನು ನ್ಯಾಶನಲೈಜ್ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಮತ್ತು ಕಂಟ್ರ್ಯಾಕ್ ಕಾರ್‍ಯರೇಜಸ್ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಸಹ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವಂಥ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಬಹಳ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

Sri MOHAMMAD ALI.—The statement has been mis-understood. I have not opposed the idea of nationalisation. What I have stated is along with the nationalisation, the consolidation of services in nationalised sector is also important. This is what I have stated.

Sri M. S. KRISHNAN.—If you are not opposed, why are you not taking steps in this direction? I know in two Divisions, both in Raichur-Koppal Division and in Chitradurga Davangere Division, nothing has been done and they are lying since a long time. Is it not so? I have also heard accusations against some of the Leaders of Congress 'O' about these Divisions. It is true that Sri Nijalingappa was there not for nationalisation of Chitradurga and Davangere Division. I do not want to attribute any motive to this. But what have you done ? You are continuing the same thing that was existing before. You have not nationalised it. he samething continues in both the Divisions. I would like to know the reasons for this.

Sri MOHAMMAD ALI.—The required finance has not been provided by the Finance Minister. That is the position of the Corporation.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The hon. member will be getting the reply from the Minister for all of his points and these will be nothing to be replied afterwards.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ ನಾನು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದರೆ, ಮಾನ್ಯ ಮಹಮದ್ ಅಲಿಯವರು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿ ಬಂದ ತಕ್ಷಣ, ಪ್ರಜಾವಾಣಿ, ಡೆಕ್ಕನ್ ಹೆರಾಲ್ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ, ನಾನ್ ನ್ಯಾಶನಲೈಜ್ಡ್ ರೂಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ನ್ಯಾಶನಲೈಜ್ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ನಾವು ಹೊಂದಿಲ್ಲ. ಎಂದು ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಏತಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದರೆ, ಎರಡು ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ನೀವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ ರೂಟ್ಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಬಸ್ಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸ್‌ಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಕಂಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಬಸ್ಸ್‌ಗಳು ಸಹ ಜೊತೆ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. 3 ಮೈಲಿ ದೂರದೊಳಗೆ ಬ್ರ್ಯಾಂಚ್ ಆಫ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಪಾರ್ಟಿಯವರು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸ್‌ಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನವರು ಪ್ರಾಫಿಟಬಲ್ ಆಗಿ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಜನರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಅನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಹಾಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪದ್ಧತಿ ಇತ್ತು ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಮಿಕ್ಸೆಡ್ ಎಕಾನಮಿ ಎಂದು. ಆದನ್ನು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಮಿಕ್ಸೆಡ್ ಎಕಾನಮಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು, ಅವರು ಇರಲಿ, ಇವರು ಇರಲಿ there cannot-be peaceful co-exsstence at all. What is happening is the Corporation eannot be allowed to be exploited by the exploiters. This is what is happening.

That is why the Road Transport Corporation is in a total mess. Secondly, I am also charging the Government for another reason. I know that the schemes for the nationalisation of these two routes have been sent to the Government. The deciding authority in regard to this is the Chief Minister, as the Hon. Minister very well knows the Hon. Minister cannot decide. It is lying in cold storage for more

than one year. Let me know from this Government as to why it is lying in cold storage like this. Is it because Government wants these private operators to make as much money as possible and share the money with the Congress funds ? People will naturally ask ; why is it it is being done in this fashion ?' You give the explanation: He has got too much work ; he will try to do it. These explanations have been given to us umpteem times by the Government. I will never be satisfied by such answers which are at variance with its provisions. They must see to it that the answer is given immediately not only answer but action is taken in regard to Davanagere Chitradurga and Koppal routes. Where there is a will, there is a way. I am not saying it should be done to-morrow. Already one year is over. I charge this Government with allowing the private operators to make as much money as possible. You are not only allowing them to earn at the expense of the people but the Government is sabotaging the K.S.R.T.C. I want it to come up and develop into a very good organisation and if any element is blocking its way, It must be opposed. Secondly, about contract carriages also, explanations have been given earlier also. This is one slogan that is being given : *Viz.*, 'What can we do ? It requires amendment to the Act.' In this report, it is stated :

" In order to eliminate eliminate clandestine operation of Contract Carriages and also to curb the indiscriminate grant of Contract Carriage permits by the R. T. A., the Motor Vehicles (Amendment Bill) 1973 was passed by the Legislature and has been assented to by the President of India. By the above amendment Act, Sections 44, 45, 60 and 114 of the Motor Vehicle Act, stands amended."

Has this been able to eliminate this menace of the contract carriages ? ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದರೆ ತಮಗೂ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ ದಿನವೂ ಒಂದು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜು ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ, ಇದರ ಹಿಂದೆ ಸರಕಾರದ ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್ಸು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಹಿಂದೆ ಇನ್ನೊಂದು ಪಕ್ಕದಲ್ಲೇ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜು ಬಸ್ಸು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಇದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವ ವಿಷಯ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನೊಳಕ್ಕೆ ಬಂದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಕೂರಿಸಿಕೊಂಡು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಾವು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ನೋಡಬಹುದು. ಈ ತರಹ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೂ ನಡೆಯುತ್ತಿರಬಹುದು. They have really become a menace to the K.S.R.T.C. You also know it. Why don't you eliminate them ? Why are you in half a mind ? Why are you prevaricating ? Where it has to be used, 'Danda' must be used very severely. You have a number of laws in your favour and you must use them.

ಇವೊತ್ತು ನಮ್ಮ ಸರಕಾರ ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ರೈತ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಹಾಗೂ ಇತರ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸರಕಾರದ ಮುಂದೆ ತಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಇಡಲು ಬಂದರೆ ಅವರನ್ನು ಹತ್ತಿಕ್ಕಲು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರಗಳಿರುವ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಅದನ್ನೇಕೆ ಇಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಬಾರದು ? ಇಂದು ಪಟ್ಟಭದ್ರ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳಿಗೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರ ಅದನ್ನುಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಕಾನೂನನ್ನು ಏಕೆ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರದ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಂತಹ ಖಾಸಗಿ ಪ್ರೈವೇಟು ಆಪರೇಟರುಗಳ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜುಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ

ನಿಲ್ಲಿಸಲು ತಕ್ಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟು ಕ್ಯಾರೇಜು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಅಬಾಲಿಷ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಹೇಗೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಇದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವೂ ಅವರಲ್ಲಿದೆ. ಇವೊತ್ತು ಕಾನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಷನ್ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೂಡ ಆಗಿದೆ. ಈ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟು ಪ್ರಕಾರ ನಿಮಗೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರವಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅಮೌಂಟು ಎನ್ನುವ ಪದಕ್ಕೆ ಹಿಂದೆ ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟು ರೇಟು ಎಂದು ಇತ್ತು. ಈಗ ಇದು ಸರಕಾರದ ನಿರ್ಧಾರಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಾಗಿದೆ. ಸರಕಾರ ಒಂದು ಪೈಸೆ ಬೇಕಾದರೂ ಇವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಬಹುದು ಇಲ್ಲವೇ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬೇಕಾದರೂ ಪರಿಹಾರವಾಗಿ ಕೊಡಬಹುದು ಮತ್ತು ಇಷ್ಟು ಪರಿಹಾರವನ್ನೂ ಇವರಿಗೆ ಒಂದೇ ಕಂತಿನಲ್ಲಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಇನ್‌ಸ್ಟಾಲ್‌ಮೆಂಟು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆಪರೇಟರುಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ಕಂದಾಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇಂದು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಲ್ಯಾಂಡು ರಿಫಾರಂಸ್ ಕಾನೂನು ಕೆಳಗೆ ಕೆಲವು ವರ್ಗದವರಿಗೆ ನಿರ್ಗತಿಕರಾಗುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಒಂದೇ ಕಂತಿನಲ್ಲಿ ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರದವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಇಲಾಖೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರೈವೇಟು ಆಪರೇಟರುಗಳನ್ನೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅವರು ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಖಾಸಗೀ ಆಪರೇಟರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತೀವ್ರವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಸರಕಾರದವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕು ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ಡ್ ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡಲೇ ಕೂಡದು ಎನ್ನುವ ದಿಟ್ಟ ನಿಲುವನ್ನು ತಾಳಿದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆಗೂ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಇಂತಹ ನಿಲುವನ್ನು ಸರಕಾರ ತಾಳಿದರೆ ನಾವೂ ಶ್ಲಾಘಿಸುತ್ತೇವೆ. ಇಂತಹ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ನಮ್ಮ ರೋಡು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟು ಇಲಾಖೆ ಮಾಡಿತು ಎಂದು ಆಗ ಹೇಳಬಹುದು ಮತ್ತು ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರದ ಸ್ಪಷ್ಟ ನಿಲುವೇನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಲದು. ಇದರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಟೀಕೆಗಳು ಈ ಇಲಾಖೆ ಮೇಲೆ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅದು ಎಂದರೆ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ಸೆಟ್ ಅಪ್ ಬಗ್ಗೆ. ಈಗಿರುವ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಹನ್ನೊಂದು ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳಿವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲೂ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಡ್ರೈವರು ಇಲ್ಲವೇ ಕಂಡಕ್ಟರು ಇವರ ಬಗ್ಗೆ ಏನಾದರೂ ತಪ್ಪುಗಳಾದರೆ ಇದನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಿ ತೀರ್ಮಾನ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ರವರಿಗೆ ಇಂತಹ ಪವರನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿನ ಸೆಟ್ ಅಪ್ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಅನುಭವವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವ ಜನರೇ ಇಲ್ಲಿನ ಅಧಿಕಾರ ವರ್ಗದಲ್ಲೂ ಇರುವುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೆಲವು ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದು ಎಂದು ತೋರುತ್ತೆ. ಇಲ್ಲಿರುವ ಡಿವಿಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರುಗಳಿಗೆ ಪೂರ್ತಿ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಧೋರಣೆ ಇರಬೇಕು. ಇಂದು ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ನಾವು ನೋಡಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಾಗಿವೆ ಅಲ್ಲಿರುವ ಡಿವಿಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರುಗಳಿಗೆ ಎಲ್ಲ ಅಧಿಕಾರಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಅಲ್ಲಿ ಅವರುಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅದೇ ನೀತಿಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಏಕೆ ಮಾಡಬಾರದು ; ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ಅನುಮಾನ ಇರುವ ಹಾಗೆ ತೋರುತ್ತೆ. ಉದಾಹರಣೆಗಾಗಿ ತಮಿಳು ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇರೀತಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ಸ್ ಉದ್ದೇಶ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಟಾನಮಿ ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಆಯಾ ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಸರಿಯಾದ ಸೆಟ್ ಅಪ್ ಇದೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಎಂದು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲಸ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲೂ ಸಹ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳು ಮಾಡಬೇಕೋ ಬಿಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡದೆ ಹೋದರೂ ಸಹ ಒಂದೇ ಒಂದು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಆಗುವ ಬದಲು ಹಲವಾರು ಡಿವಿಜನ್ಸ್ ಮಾಡಿ, ಆ ಡಿವಿಜನ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಧಿಕಾರ ಕೊಟ್ಟು ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಾಗ ಕೆಲಸ ಸುಸೂತ್ರವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗು

ತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈವತ್ತು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಚೇರ್‌ಮನ್, ಒಬ್ಬ ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಒಬ್ಬ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮತ್ತು ಕೆಳಗಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಚೇರ್‌ಮನ್ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ? ಚೇರ್‌ಮನ್‌ರವರು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಟೈಮ್ ಡಿವೋಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಹಾಕಿ ಹೇಳಬೇಕು. ನಾವು ಸಾಯಂಕಾಲದ ತನಕ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಅವರು ಅರ್ಧ ಗಂಟೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವ್ಯಯ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅವರು ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಇಲ್ಲ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದು ಸಾಧುವಾದುದಲ್ಲವೆಂದು ತಾವು ಹೇಳಬಹುದು. ವೈಯುಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ನಮಗೆ ತಿಳಿದುಬಂದಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಊರೆಲ್ಲಾ ಅಡ್ಡಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಏನೇನು ಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಸುತ್ತಾಡಿಕೊಂಡು ಇರುತ್ತಾರೆಯೇ ಹೊರತು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೇಳಿದರೆ ಉತ್ತರ ಕೂಡ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. He is a very important person ; he is lobbying. Whom is he lobbying and for what he is lobbying. I do not know. The Hon. Minister Sri Mohammed Ali is here. Where is the question of lobbying ? ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಶಾಕಾಯ ಲವಣಾಯ ಲಾಭ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕುಳಿತುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

Sri D. B. KALMANKAR.—He visits the local transport offices and all that.

Sri M. S. KRISHNAN.—Let them place the record of the work that has been done. Let them say that the Chairman visited on this day such and such office. something like the log report which we have got for the drivers. Probably you even question the Vice-Chairman, General Manager and others. Have you got the right to question this chairman ? You have no right and probably you have forefeited the right to question the Chairman ಈ ತರಹ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಾದುದಲ್ಲ, ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರ, ಇಂಥ ಕಡೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ, ದುಡ್ಡು ತಿಂದಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಸಮಂಜಸವಾದುದು ಅಲ್ಲ. ಅವರು ಎದುರಿಗೆ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಹೇಳಬಹುದಿತ್ತು. ಅದು ನಮ್ಮ ಮರ್ಯಾದೆ, ಈ ಸದನದ ಒಂದು ಘನತೆ ಗೌರವದ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಸಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಆ ವಿಷಯ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅನುಮಾನಕ್ಕೆ ಆಸ್ಪದವಾಗಿರುವಂಥಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಬಹಳ ಇವೆ. ಇದರಿಂದ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯಿಂದಲೂ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಜನ ಇದ್ದೂ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲವೆಂದು ನನ್ನ ಖಚಿತವಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ. ನಾನು ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಚೇರ್‌ಮನ್ ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಮತ್ತು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಏತಕ್ಕೆ ಇರಬೇಕು ? ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ರಿಫಾರ್ಮ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರ ರಿಪೋರ್ಟನ್ನು ಓದಿರಬಹುದು. ಶ್ರೀ ಮೊರಾರ್ಜಿ ದೇಸಾಯಿ ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ಹನುಮಂತಯ್ಯನವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವರದಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಚೇರ್‌ಮನ್, ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಮತ್ತು ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಏನು ಇರುತ್ತಾರೆ ಕೆಲವು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಆ ತರಹ ಇರಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಚೇರ್‌ಮನ್, ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಒಬ್ಬರು ಸಾಕು, ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಒಬ್ಬರು ಸಾಕು ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳಿರುವ ರೀತಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ರಿಫಾರಮ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ಅನೇಕ ಕಡೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ ಅದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು. ಅದನ್ನು ಇಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಜಾರಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ, ಒಳ್ಳೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಯೊಬ್ಬರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿ, ಚೇರ್‌ಮನ್ ಆಗಿರಲಿ, ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಆಗಿರಲಿ ಅವರು ಅಧಿಕಾರಿಯಾಗಿರಲಿ, ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಕೋ ಆರ್ಡಿನೇಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ. ಅವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಸಲಿ, ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲಿ, ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಲಿ ಬಹಳ ಸಂತೋಷ. ಅದು ಬಿಟ್ಟು ಬೇಕಾ

ದವರಿಗೆ, ರಾಜಕೀಯ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಅಥವಾ ಸ್ವಂತ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಯಾರನ್ನೋ ಬೇಕಾದವರನ್ನು ಚೇರ್ಮನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಅವರು ಯೋಗ್ಯರಿದ್ದರೂ ಸಹಿತ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇರುವುದು Not only from the point of view of malpractices. irregularities, corruption, ete., but from the po'nt of view of healthy principles of administration this is not correct. ಈ ಎರಡು ಸಾಕು, ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಮತ್ತು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಹುದ್ದೆಗೆ ಯಾವಾಗಲೂ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟರ್ ಯಾರೋ ಒಬ್ಬ ಮೇಲೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್‌ರಾಗಿ ತೆಗದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಎಂ. ಎ. ಎಸ್. ಆಫೀಸರನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆಂದರೆ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟೀವ್ ಪ್ರಿನ್ಸಿಪಲ್ ಏನೆಂದರೆ ಈ ರೀತಿ ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಮತ್ತು ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಯಾರು ಇದ್ದಾರೆ ಅವರನ್ನು ಆಗಿಂದ್ದಾಗ್ಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದು ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಶನ್‌ಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಳೆದ 1967ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ 1972ನೇ ಇಸವಿಯವರೆಗೆ ಐದು ಜನರನ್ನು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ತರಹ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು ಹಲವಾರು ಇವೆ. ಒಂದು ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಅವರು ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ನನ್ನ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಅವರು ಯಾವ ರೀತಿ ಹೊಂದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ಕ್ವೆಶ್ಚನ್ ಮಾರ್ಕ್ ಹಾಗೆ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಜನರನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿ ಬೇರೆಯವರನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ನೇಮಿಸಿದ್ದೀರಿ ಅವರುಗಳು ಹೊಂದಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸವನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್‌ಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಇದು ನಿಮ್ಮ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಎಫಿಷಿಯೆನ್ಸಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಈಗಿನ ಜನರಲ್ ಮೇನೇಜರ್ ಅವರು ಬಹಳ ತಿಳಿದುಕೊಂಡವರು ಮತ್ತು ದಕ್ಷರು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ ; ಆದರೆ ಅವರನ್ನು ಸಹ ತಾವು ಜಾಸ್ತಿ ದಿವಸ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ ; ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ ; ಒಳ್ಳೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ಬಹಳ ಕಾಲ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ನಿಮ್ಮ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಯಾವ ರೀತಿ ಉದ್ಧಾರವಾಗುತ್ತದೆ ? 5 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 5 ಜನರನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿದ್ದೀರಿ ; ಇದು ಹೆಲ್ತಿ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್‌ಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿದೆ ; ಈ ರೀತಿ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ನನ್ನ ಸವಿನಯ ವಿನಂತಿ.

11-30 A. M.

ಇನ್ನೊಂದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶವೆಂದರೆ, ಟೆಕ್ನೋಕ್ರಾಟ್ಸ್ ಯಾರು, ಬ್ಯೂರೋಕ್ರಾಟ್ಸ್ ಯಾರು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದಿದೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ಪರಿಶ್ರಮ ಪಡೆದಂಥವರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಸಹ ವೈಸ್‌ಚೇರ್‌ಮನ್ ಹುದ್ದೆಗೆ ಮತ್ತು ಜನರಲ್ ಮೇನೇಜರ್ ಹುದ್ದೆಗೆ ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಆದವರನ್ನು ಮತ್ತು ಕೆ. ಎ. ಎಸ್. ಆದವರನ್ನು ತಂದು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಚೇರ್‌ಮನ್ ಹುದ್ದೆಗೆ ಬರುವಷ್ಟು ಅನುಭವ ಪಡೆದವರು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅವರಿಗೆ ಆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಡದೆ ಹೊರಗಿನಿಂದ ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ತಂದು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ ; ಒಳ್ಳೆಯ ಪಾಂಡಿತ್ಯ ಪಡೆದಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಮುಂದೆ ಬರಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಚೀಫ್-ಮೆಕ್ಯಾನಿಕಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗೆ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪೀರಿಯನ್ಸ್ ಸಹ ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್‌ನ ಅನುಭವ ಸಹ ಇರುತ್ತದೆ ; ಅವರು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ಗೆ ಹೋಗಿ ಬೋಲ್ಟ್ ನಟ್ ತಿರುಗಿಸುವುದಿಲ್ಲ ; ಅದಕಾರಣ ಇಂತಹವರಿಗೆ ಮುಂದೆ ಬರಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು; ಈ ರೀತಿ ಮಾಡದೆ ಐ. ಎ. ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರು ಕೇವಲ ದರ್ಪ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಅಲ್ಲಿನ ವಿಚಾರಗಳು ಅವರಿಗೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ತಿಳಿದಿರುವುದಿಲ್ಲ ; ಆದಕಾರಣ ಅಲ್ಲಿಯೇ ಬಹಳ ಕಾಲದಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಅನುಭವ ಪಡೆದವರಿಗೆ ಈ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸುವುದು ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಉತ್ತಮವೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ.

ಇನ್ನು ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಇಂದು ಅಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು , ಇಂತಿಂತಹವರು ಇಂತಿಂತಹ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಬರೆದು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಆದರೆ ಅದರಂತೆ ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ ; 350–400 ಬಸ್‌ಗಳು ಕೆಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಓಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಹಿಂದಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಒಂದು ಸಲ ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು

ಬಸ್‌ಗಳು ಈ ರೀತಿ ಕೆಟ್ಟಿರುವುದು ಬಂದುಕತೆಯಾದರೆ, ಹೊಸದಾಗಿ ಬಂದಂಥ ಚಾಸೀಸ್‌ಗೆ ಬಾಡಿ ಬೆಲ್ಡ್ ಅಪ್ ಮಾಡದೆ ಅವು ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿವೆ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಬಸ್‌ಗಳು ಕೆಟ್ಟಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ, ಟೈರ್‌ಗಳು ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ, ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅದರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಇವುಗಳು ಸಿಗುತ್ತಿರುವುದೇನು ; ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಿಗದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ? ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟೊಂದು ಬಸ್‌ಗಳು ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಇನ್-ಎಫಿಷಿಯೆನ್ಸಿಯೇ ಕಾರಣವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು; ಮೊದಲು ನಿಮ್ಮ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಸ್ಟ್ರೀಮ್ ಲೈನ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಅಧಿಕಾರ ವಿಕೇಂದ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಕೆಳಗಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡಬೇಕು. ನಿಮ್ಮ ಕೆ. ಎಸ್. ಅರ್. ಸಿ.ಯ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನ ಕ್ಯಪಾಸಿಟಿಯನ್ನು ತೆಗೆದು ನೋಡಿದರೆ, ಅದು ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ ; ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ ; ಈಗ ಬಸ್ ಕೆಟ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಡ್ರೈವರ್ ಬಸ್‌ನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಾನೆ ; ಏನು ಕೆಟ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ನಂತರ ಅದು ಸಿಕ್‌ಲಿಸ್ಟಿನಲ್ಲಿದೆ ಎಂದು ಬರೆದು ಕಳುಸಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ ; ನಂತರ ಆದರ ರಿಪೇರಿ ಕೆಲಸ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುವುದಿಲ್ಲ ; ಈ ಪದ್ಧತಿ ಸರಿಯಿಲ್ಲ ; ಇದಕ್ಕೆ ಯಾರನ್ನಾದರೂ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಡ್ರೈವರ್ ಆದವರೇ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಏನು ಕೆಟ್ಟಿದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿದರೆ ಅದು ಜಾಗ್ರತೆ ರಿಪೇರಿಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತು ಆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ರೋಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಹಳ ಮೋಸದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಇದೇ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಅನೇಕ ಸಲ ಬಸ್‌ಗಳ ಬ್ರೇಕ್ ಫೈಲೂರ್ ಆಗುವುದು, ಮರಗಳಿಗೆ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವುದು ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಒಂದು ಸಲ ಶೇಷಾದ್ರಿಪುರದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಕೂಲ್ ಕಟ್ಟಡದೊಳಕ್ಕೇ ಒಂದು ಬಸ್ ನುಗ್ಗಿಬಿಟ್ಟಿತು ; ಕೆಲವು ಸಲ ಬಸ್‌ಗಳ ಬ್ರೇಕ್ ಫೈಲೂರ್ ಅದಾಗ ಅವು ಮನೆಗಳ ಮೇಲೆಯೇ ಹಾರಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—Probably the House is safe.

Sri M. S. KRISHNAN.—K. S. R. T. C. Buses have got wings.

Sri M. MOHAMAD ALI.—He has seen it in the exhibition.

Sri M. S. KRISHNAN.—That has been removed from the exhibition now.

Sri MOHAMAD ALI.—In order to put light they have removed.

Sri M. S. KRISHNAN.—Any how the buses are not flying ; it goes against the trees; on the pedestrians and inside the school buildings. With the result, it has become very difficult to go in the K. S. R. T. C. buses. Whether we can safely travel in K. S. R. T C. buses is a questoin after what we saw in the Kanakapura incident. In that incident nearly 15 persons were finished off. On whose mistake it has happened and who is responsible for that etc., will have to be found out. Another difficulty that has arisen was the emergency door did not open as it was sealed and even the driver's door was also closed. So, the people could not come down immediately. Ultimately 15 people lost their lives. You might have paid 2,000 rupees to the dependants of such people ; that is a different matter. But, what about the human lives lost in that accident. Why they should allow petrol being carried in such a manner. Was it a ques ion of smuggling or was it taken from any depot by some other person. These are all matters for detailed investigation. It only shows the K. S. R. T. C's utter negligence towards the people. That is more important. ನಾನು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಎಂದರೆ, ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು. ಒಂದು ಕಡೆ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಈ ಚಾಸಿಸ್ ಏನು ಇದೆ, ಅದು ನನಗೆ

ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಬಸ್ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಚಾಸಿಸ್ ಬಂದು ಬಿದ್ದಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬಸ್ಸಿನ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಈ ಚಾಸಿಸ್ ತರಿಸುವವರಿಗೂ ಮತ್ತು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುವ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನವರಿಗೂ ಯಾವುದೇ ಸಮನ್ವಯ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಚಾಸಿಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಆರ್ಡರ್ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ; ಅವು ಬಂದು ಅಲ್ಲೇ ಬಿದ್ದಿರುತ್ತವೆ. ಇನ್ನೂ ಒಂದು ವರ್ಷದಿಂದ ಹಾಗೇ ಬಿದ್ದಿವೆ. ಬೇಕಾದರೆ ತಾವೂ ಹೋಗಿ ನೋಡಿ. ಇದೇನು ಇಲಾಖೆಯ ದಕ್ಷತೆ ತೋರಿಸುತ್ತದೆಯೋ ಅಥವಾ ಅದಕ್ಷತೆ ತೋರಿಸುತ್ತದೆಯೋ? ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಯಾವ ರೀತಿ ಆಗುತ್ತದೆ? ಈಗ ಎರಡು ಎರಡು ಕಡೆ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಇದೆ. ಈಗ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಒಂದು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್ ಮಾಡಿ, ಒನ್ ಮಿಲಿಯನ್ ಜಾಬ್ ಸ್ಕೀಂ ಇದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಿ. ಬಹುಶಃ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್‌ಗಳಿಂದ ಕಷ್ಟವಾಗಬಹುದು. ಆದುದರಿಂದ, ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ; ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲದ ಕಡೆ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕಳಕಳಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಡೆಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಲೇಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಇದು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 20 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕೇವಲ ಸಿಟಿ ಒಳಗೆ ಇದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ. Compared to international standards is very high; com ared to national standards also it is high. ಗುಜರಾತ್, ಆಂಧ್ರ ಮತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇದು ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕನ್‌ಕಾಮಿಟೆಂಟ್ ರಿಸಲ್ಟ್ ಏನು ಇದೆ ಅದು ಹಾಗೆಯೇ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಕಡಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ, ಪೆರ್‌ಪೇರ್ ಅಮೆನಿಟೀಸ್ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಟೀಕೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಯೂರಿನಲ್ಸ್ ಇಲ್ಲ; ಇರುವ ಕಡೆ ಅವು ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ದೂರುಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಬೇಕಾದರೆ ಸುಭಾಷ್ ನಗರದ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿರುವುದನ್ನೇ ನೋಡಿ; ಅದರಲ್ಲಿ ಯೂರಿನಲ್ಸ್‌ಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೇ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೇ ರೀತಿ ರೂರಲ್ ಸೈಡ್‌ನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಕಕ್ಕಸ್ಸಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ; ಆದಿರಲಿ; ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕಾಲಿಡುವುದಕ್ಕೇ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಒಂದು ರೀತಿಯ ಅನ್ಯಾಯ ಮತ್ತು ಮೋಸ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಲ್ಯಾವಟರೀಸ್ ರೂಮ್‌ಗಳನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುವವರು 2–3 ಪೈಸೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ; ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅಲ್ಲಿರುವವರು 3–4 ನಿಮಿಷಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬಾರಿ ಕ್ಲೀನ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ, ತಾವೂ ಕೂಡ ಅದೇ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ತಂದರೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು; ಇದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಕ್ಲೀನ್ ಆಗಿ ಇಡಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಲ್ಯಾವಟರೀಸ್‌ಗಳೂ ಕೂಡ ಇರಲಿ. ಯಾರು ದುಡ್ಡು ಕರುತ್ತದೆ ಅವರು ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಲಿ; ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವವರು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಲಿ. ಆದುದರಿಂದ, ಈ ಲ್ಯಾವಟರೀಸ್ ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡುವುದನ್ನು ತಾವು ಗಮನವಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕೆಂದರೆ, ಅತಿಮುಖ್ಯವಾದಂಥ ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ, ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಹಕಾರಬೇಕಾದುದು. ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು, ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು, ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳು ಇವರುಗಳ ಸಹಕಾರ ಬಹಳ ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಸಂಸ್ಥೆ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇವರುಗಳ ಸಹಕಾರ ಪಡೆಯುವುದಿಕ್ಕೆ ತಾವು ಏನು ಏನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾನು ತಮಗೆ ಒಂದು ಅಹವಾಲನ್ನು ನೀಡಿ, ನಮಸ್ಕಾರ ಮಾಡಿ, ಹೂವಿನ ಹಾರ ಹಾಕಿ, ಈ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಇಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು, ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ; ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅವರಿಂದಲೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇರುವುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ, ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಒಂದು ಕೊರತೆ ಇದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ, ಸರಕಾರೀ ಕ್ಲಾರ್ಕುಗಳಿಗೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಪೇ ಎಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ 20–30 ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನಮಗೂ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ತುಕೋಳ್ ಕಮಿಷನ್ ರೆಕಮೆಂಡೇಷನ್ ನಿಮಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಎಂದು

ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಕಾರ್ಕ್‌ಗಳಿಗೆ ಅನ್ವಯಿಸಿದರೆ, ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ಏತಕ್ಕೆ ಅನ್ವಯಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಒಂದು ಕಣ್ಣಿಗೆ ಸುಣ್ಣ ಒಂದು ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೆಣ್ಣೆ ಇಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಇದನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಅವರಿಗೂ ಅನ್ವಯಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಥ್ರೀ ಟೈಯರ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಬರಬೇಕು. ಕೆಳಗಿನ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ, ಮಿಡ್ಲ್ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಹೈಯರ್ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಟಾಪ್ ಆಫೀಸರ್‌ನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಡಿ: ನನ್ನನ್ನು ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಇಲ್ಲಿ ರಿಯಲ್ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಷನ್ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಕಾರ್ಮಿಕ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಹಾಕಿ, ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಉದ್ಭವಿಸತಕ್ಕ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಅನೇಕ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕೂಡ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಕ್ಯಾಷ್ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಬೋನಸ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಇದರಿಂದ ಈಗ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಪಿಲ್‌ಫಿರೇಜ್ ಕಡಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಇದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ, ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ವಿಚಾರ. ಅದರ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾದ ಶ್ರೀ ಅಜೀಜ್ ಸೇಠ್ ಅವರು ಈಗ ಇಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಅವರು ಕೆಲವು ಲಾಡ್ಜಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಮಂಗಳೂರಿನವರು. ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಗೆಸ್ಟ್ ಹೌಸ್ ಇದೆ. ಅದರ ಪಕ್ಕದೊಳಗೆ ಒಂದು ಲಾಡ್ಜ್ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ, ಅಲ್ಲಿ ಎಂತಹ ಸುಗಂಧ ಬರುತ್ತದೆ; ಯಾವ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು; ಲಾಯಕ್ಕಾದ ಪ್ರವಾಸಿ ಜನ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಯಾರೂ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ನಾನು ಒಂದು ಸಲ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ, ಅಲ್ಲಿ ವಿದೇಶಿಯರು ಬಂದು ಇಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಆಗ ಅವರು ಇಲ್ಲಿ ಬೆಡ್ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ; ಲೆಟರೀನ್ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ; ಹಾಸನದಲ್ಲಿರುವ ಲಾಡ್ಜ್‌ನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇದೇ ರೀತಿಯ ದೂರು ಬಂದಿವೆ.

ಶ್ರೀ ಮಹಮದ್ ಅಲಿ.—ಅದು ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಈ ಮಂಗಳೂರಿನ ಲಾಡ್ಜ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನೋಡಿ ನನಗೆ ಬಹಳ ಸಂಕಟವಾಯಿತು. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಫೈವ್ ಸ್ಟಾರ್ ಹೋಟೆಲುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಅವುಗಳ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುವಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರು, ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದವರು ಪ್ರವಾಸ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತಾವು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಶ್ರೀಮಂತರೂ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಅವರಿಗೂ ಸಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು, ಉಳಿದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ, ಆ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಮತ್ತು ಇತರ ಸ್ನೇಹಿತರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ತಿಳಿದು, ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿ (ಕಾಪು)—ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸಸ್ ಆನ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ಗೆ 47,99,000 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮತ್ತು ಟೂರಿಸಂಗೆ 9,65,000 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಹೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ಅನುಮೋದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಸಮಯದ ಅಭಾವವಿರುವುದರಿಂದ, ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ರಾಜ್ಯರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಮಿತಿಗೊಳಿಸಿ, ಒಂದೆರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ 1961ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂತು ! ಆ್ಯಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಯಾಂಗಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. 1948ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ 120 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಚಿಕ್ಕ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದ ಇದು 1961ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಆಯಿತು. ಸಂತೋಷದ ಸಂಗತಿ ಏನೆಂದರೆ, ಅಂದು 120 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಇಂದು 3,499 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇಪ್ಪತ್ತನಾಲ್ಕು ಸಾವಿರ ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ, ಹನ್ನೊಂದು ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳು ಇವೆ; ಅರವತ್ತು ಡಿಪೋಗಳಿವೆ; ಎರಡು ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ಗಳಿವೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನೂ ಹೊಂದಿ ಇಂದು ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ.

ಈಗ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ನಾಲ್ಕನೇ ಸ್ಥಾನ ಗಳಿಸಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡುವಾಗ ಒಂದು ಸದುದ್ದೇಶವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಸದುದ್ದೇಶ ಏನು ಎಂದರೆ ಜನರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸುಖ ಪ್ರಯಾಣ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರಯಾಣ ನೆರವೇರಬೇಕು. ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದಂಥ ಪ್ರಯಾಣ ಜನರಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬ ಸದುದ್ದೇಶ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ನ್ನು ನಾವು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಇದು ಫಲಕಾರಿಯಾಗಿದೆಯೆ ಎಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾವು ಕಣ್ಣು ತೆರೆದು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಕಷ್ಟದಾಯಕವಾಗಿರುವಾಗ ಈ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಡೀಸಲ್ ಬೆಲೆ ಅತಿ ಗಗನಕ್ಕೆ ಏರಿರುವಾಗ ಇದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಯಾಗಲಿ, ಬೇರೆ ಇತರೆ ರವಾನೆಗೆ 1,400 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವಿದೇಶಿವಿನಿಮಯಕ್ಕಾಗಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಇಂಥ ಕ್ಲಿಷ್ಟಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಜನತೆಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಈಗ ಪ್ರೈವೇಟ್ ವಹಿಕಲ್ಸ್, ವಾಹನಗಳು ಏನು ಇವೆ, ಪ್ರೈವೇಟ್ ಇನ್ನು ಇತರೆ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಜನತೆಗೆ ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಇದನ್ನು ಹೇಗೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು, ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾವು ಬಹಳ ಗಹನವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈ ವಿಚಾರವಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ನಾನು ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾನ್ಯ ಮಹಮದ್ ಅಲಿ ಸಾಹೇಬರು ಹೇಳಿದರು. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ 13 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗಿದ ಬೇರೆ ಕಡೆ ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನಾನು ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಅಂಡರ್ ಟೇಕಿಂಗ್ ಕಮಿಟಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷನಾಗಿದ್ದು ಒಂದೆರಡು ಅವಕಾಶದಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಗುಜರಾತ್ ಮತ್ತು ಇನ್ನು ಇತರೆ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಸಂದರ್ಭ ಒದಗಿ ಬಂತು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ನೋಡಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅದು ಲಾಭವಾಗಿತ್ತೋ, ನಷ್ಟವಾಗಿತ್ತೋ, ಆ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕಿಂಥ ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಅವರು ಜನತೆಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಮೇಲೆ ಒಳ್ಳೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಬಹಳಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಈಗ ನಾವು ಇಂದಿನ ಕಷ್ಟಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು. ಡೆಡ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಏನು ಇದೆ ಆದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು. ಇದರ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನಕೊಡಬೇಕು. ಟೈರ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮೈಲೇಜ್ ಕೊಡುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು. ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಆಡಳಿತದ ಮೇಲೆ ಹಿಡಿತ ಇಡುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಆಗಬಹುದು; ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಒಳ್ಳೆಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯಬಹುದು ಎಂದು ನಾನು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಒಂದು ಚಿಕ್ಕ ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇರುವುದಕ್ಕೂ ಮತ್ತೆ ಇತರೆ ರಾಜ್ಯಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಿಗೂ ಇರುವ ಕೆಲವು ರೀತಿಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಪರ್‌ಸೆಂಟೇಜ್ ಆಫ್ ಫ್ಲೀ ಯುಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 71.4, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ 82.6, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ 76.7, ಗುಜರಾತ್ 78.3. ಕೇರಳಾ 77 0 ಅವರೇಜ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಯುಟಿಲೈಜೇಷನ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್ ದಿವಸಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕ 230.6 ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ 272.3, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ 236.6 ಗುಜರಾತ್ 244.4, ಕೇರಳಾ 240.9, ಪರ್‌ಸೆಂಟೇಜ್ ಆಫ್ ಡೆಡ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್ ಕರ್ನಾಟಕ 3.06, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ 2.0, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ 090, ಗುಜರಾಜತ್ 1 34, ಕೇರಳಾ 1.35, ಬ್ರೇಕ್‌ಡೌನ್ಸ್ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ 0.86, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ 0.65, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ 0.50, ಗುಜರಾತ್ 0.77, ಡಿಪಾರ್ಚರ್ಸ್ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ 92.70 ಗುಜರಾತ್ 92.26, ಅರೈವಲ್ಸ್ ಕರ್ನಾಟಕ 90.4, ಗುಜರಾತ್ 90.72, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ್ದು ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಡೀಸಲ್ ಕಂಸಮ್‌ಪ್ಷನ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಒಂದ ಲೀಟರ್‌ಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ 3.95, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ 4.05, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ 4.0, ಗುಜರಾತ್ 4.20. ಹೊಸ ಟೈರುಗಳು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ರನ್ ಆಗುವುದು ಕರ್ನಾಟಕ 32,801 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್, ಗುಜರಾತ್ 38, 558 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ 38.690 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್, ಈ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ನೋಡಿದರೆ ಇದರಿಂದ ನಮ್ಮ ಡೀಸಲ್ ಕನಸಮ್‌ಷನ್ ಏನು ಇದೆ, ನಮ್ಮ ಹೊಸ ಟೈರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡುವುದು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ, ಇನ್ನು ಇತರೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ನಮ್ಮ ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ ಈಗ ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾವು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ, ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಕೂಡ ದೊಡ್ಡದಾದ ಉಪಕಾರ ಮಾಡಿದಾತಾಗುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಒಂದೂವರೆ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನ ಬಸ್ಸು 60 ರಿಂದ

70 ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಕ್ಯಾರಿ ಮಾಡಿದರೆ, ಅದೇಹಣಕ್ಕೆ ಬರುವ ಸಾಧಾರಣ ನಾಲ್ಕು ಕಾರುಗಳು 16 ರಿಂದ 20 ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಾಲ್ಕು ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ಜನರು 16-20 ಪ್ರಯಾಣಿಕರಾದರೆ, ಒಂದೂವರೆ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲಿ ಕೊಂಡ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ 60 ರಿಂದ 70 ರವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೂಲಕ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕು ಇದು ಅಲ್ಲದೆ ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕನ್‌ಜೆಷನ್ ಇರುತ್ತದೆ ಅಲ್ಲದೆ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಾಟ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೇ ಕ್ಯೂ ಇರುತ್ತದೆ, ಎಲ್ಲಿ ಹೋದರು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸುಗಳು ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ, ಕ್ಯೂ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ದಿವಸಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಎಂದರೆ ಒಂದೆರಡು ಗಂಟೆ ಮಾತ್ರ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸು 16 ಗಂಟೆ ಓಡಿಸಬಹುದು, ಅದು ಕೂಡ ಬಹಳಷ್ಟು ವೆಚ್ಚ ತಗಲುತ್ತದೆ. ಅವರು ಆಫೀಸಿಗೆ ಬರುವ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಸಿಕ್ಕಿದರೆ ಬಹಳ ಎಕಾನಮಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೂ ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ವಿಧಾನಸೌಧ ಬರುವ ಬಸ್ಸು ಟೈಮ್‌ಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊರಟರೆ ಎಷ್ಟು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒತ್ತಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

12-00 NOON

ಇನ್ನು ಕೆಲಸಗಾರರ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಒಂದು ಹಿಡಿತಕ್ಕೆ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿ ಕೂತುಕೊಂಡು 24 ಸಾವಿರ ಜನರನ್ನು 11 ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹಾಕಿ ಮೂರುವರೆ ಸಾವಿರ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒಂದು ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಆಗದ ಮಾತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸದೊಂದು ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಬೇರೆಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ 6 ಭಾಗಗಳನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಪಲ್ಲವ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಹೊಸ ಹೊಸ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಣ್ಣಾ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂಬುದಾಗಿಯೂ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ 6 ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಅವರನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಇಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ಇಲ್ಲ. ಅದರ ಒಂದು ವ್ಯವಹಾರ ಜ್ಞಾನ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವವರನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಹಾಕುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಣ್ಣಾ ಡಿ. ಎಂ. ಕೆ. ಅವರದು ಅಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆದಿದೆಯೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಮದ್ರಾಸ್‌ನವರನ್ನೇ ಕಾಪಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯದು ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಕಾಪಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ವಿಚಾರವಾಗಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯದು ಇದ್ದರೆ ಮದ್ರಾಸ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಹಾಗೆ ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಕಾಪಿ ಮಾಡಿದಾಗ್ಯೂ ಅದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಾದರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಡಿ.ಎಂ.ಕೆ. ಸರ್ಕಾರವಿರಲಿ, ಇನ್ನಾವ ಸರ್ಕಾರವೇ ಇರಲಿ, ಎಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯದಿದೆ ಅದನ್ನು ನಾವು ಉದಾಹರಣೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಅದರ ಹಾಗೆ ನಾವೂ ಸಹ ಒಳ್ಳೆಯದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಡಬೇಕು. ಮದ್ರಾಸ್ ಆಗಲೀ, ಕೇರಳವಾಗಲೀ ಅಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ, ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ಸ್ ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರೆಲ್ಲರೂ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಹ್ಯಾಂಡ್ಸ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿರುವವರೆಲ್ಲರೂ ಅದರಲ್ಲಿ ಇಂಜನಿಯರ್ಸ್ ಎಲ್ಲರೂ ಆಟೊಮೊಬೈಲ್ ಇಂಜನಿಯರ್ಸ್. ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ 'ಎ' ಯಿಂದ ಹಿಡಿದು 'ಜಡ್' ವರೆಗೂ ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ ಯಾವ ರೀತಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿದು, ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಭವವನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ, ಯಾರನ್ನೋ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಅಂತಹ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಗುರುತರವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದು ನೋಡಿದರೆ, ಆ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿ ಮಾಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿನ ಇಂಜಿನಿಯರ್ಸ್‌ಗೆ ಒಂದು ಗುರುತರವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಒಬ್ಬ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಇಂತಿಷ್ಟು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಲಾಭ ಮಾಡಿ ತೋರಿಸಲೇ ಬೇಕೆಂಬ ಕಡ್ಡಾಯವಾದ ನಿಯಮವಿರುತ್ತದೆ. ಅವರು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಗುರಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಒಂದು ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಅವರಿಗೆ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ವರ್ಷಕ್ಕೆ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲಾಭವನ್ನು ತೋರಿಸಲೇ ಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಅನಾಹುತಗಳನ್ನು ಅವರು ಅನು

ಭವಿಸಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಒಂದು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೂ ಸಹ ಇಂತಹ ಒಂದು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವಾಗ ಬಹಳ ಮುತುವರ್ಜಿಯಿಂದ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಸಣ್ಣ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಹೇಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಳಿಗ್ಗೆಯಾದರೆ ಎಲ್ಲಿಯಾದರೂ ಒಂದು ಕಡೆ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್ ಅಥವಾ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಇವರುಗಳ ಅನಾಹುತ, ಜನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆ—ಇವು ಆಗುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ 24 ಸಾವಿರ ಜನರನ್ನು ಒಬ್ಬ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಮಾತ್ರ ತಮ್ಮ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್‌ಗಳು ನಿಂತು ಹೋಗುತ್ತವೆಂದರೆ, ಅವನ್ನು ಯಾರಿಗೂ ಹಿಡಿತಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಒಂದು ಮಿತಿ ಉಂಟು. ಅಲ್ಲಿ ಆ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರಬೇಕು, ಹೋಗಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಆಡಳಿತದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ ಬರಬೇಕೆಂದು ನಿಯಮ ಇರುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೊಂದು ಕ್ರಮವೂ ಇರುತ್ತದೆ. ಆಗ ಅವನ್ನು ಒಂದು ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಅನುಕೂಲವಿರುತ್ತದೆ. ತಮಿಳುನಾಡು ವಿಧಾನಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಇವು ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಗಳು ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಬಂಗಾರದ ಗಣಿಗಳು ಎಂದು ಅನೇಕರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಜನರಿಂದಲೇ ನಿರ್ಮಾಣವಾದಂಥ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳವೆ. ಅವೂ ಸಹ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಅಲ್ಲಿನ ವಿಧಾನಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಕ್ರಮವನ್ನು ನಾವು ಅನುಸರಿಸಬೇಕು. ಆದರೆ ಈಗಿನ ಕಾನೂನು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿನ ಪ್ರಕಾರ ಬೇರೆ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಅದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು, ಆದ್ದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿನ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಆರೇಳು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ಇದರ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಒಂದು ಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಏರ್ಪಾಡುಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಒತ್ತಾಯಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಪಿಲ್ಫರೇಜ್ ವಿಷಯ. ಇದು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಹೋಗಿದೆ. ನನಗೆ ತಿಳಿದಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದು ಮುಂಬೈಯಲ್ಲಿ ಸೇಕಡ 40ರಷ್ಟು ಇದ್ದರೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೇಕಡ 20ರಷ್ಟು ಇದೆ. ಈ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಸರಿಯಾದ ಹಿಡಿತ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದೇ ಪಿಲ್‌ಫರೇಜಿಗೆ ಮೂಲ ಕಾರಣವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಡ್ರೈವರ್ ಆಗಿರುವವನು ಬೆಳಗ್ಗೆ ಬಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ, ಅವ ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾನೋ ಅದು ಯಾರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವಾಗ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಾನೋ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರ ಒಂದು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ನೋಡುವವರೇ ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನು ಬೇಕಾದರೆ ಮಂಗಳೂರು ಡಿಪೋ ಅಥವಾ ಬೆಳಗಾಂ ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡಬಹುದು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಬ್ಬ ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ ಆಗಲೀ ಅಥವಾ ಒಬ್ಬ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಆಗಲೀ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಬಸ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಅಥವಾ ಅವನು ಮನೆಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಕೇವಲ 5 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತಾನು ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ, ಅವನು 50 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕದಿಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ 50 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕದ್ದರೆ, 5 ರೂಪಾಯಿಗಳು ಮೆಕಾನಿಕ್ಕಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅವನಿಗೆ ಅದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ, ಮೆಕಾನಿಕ್‌ಗೆ ಮೊದಲು 5 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವನು ಡ್ರೈವರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಏನಾದರೂ ಮಧ್ಯೆ ತೊಂದರೆ ಬರುವಂತಹ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಕೇವಲ 5–10 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಹೋದನಂತರ ನಿಲ್ಲುವಂತಹ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಒಂದು ವಿಚಾರದಲ್ಲಿಯೇ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ನನಗೆ 10 ಪೇಜ್ ಮ್ಯಾಟರನ್ನು ಬರೆದು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾನೆ. ನನ್ನಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಇವೆ. ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮವನ್ನು ಅವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗೆ ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ ಆಗಲೀ ಅಥವಾ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಆಗಲೀ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಮೆಕಾನಿಕ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು, ಮಧ್ಯೆಮಧ್ಯೆ ಯಾರ್‍ಯಾರು ಬರುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೋ, ಅವರು ಇಲಾಖೆಯ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಪೋಲೀಸಿನವರೇ ಆಗಲೀ, ಅಂತಹವರಿಗೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಮಾಡತಕ್ಕವರಿಗೂ ಐದೈದು ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ, ಅಥವಾ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆ ಕೊಟ್ಟರೂ ಅವ ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ 50 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನಾದರೂ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಕದಿಯಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಬ್ರೇಕ್‌ಗಳು ಇಲ್ಲದೆ ಅವು

ಸರಿಯಾದ ಕಂಟ್ರೋಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಸಿಂಗರಾಯನ ಕುದುರೆ ಏನೂ ಕಟ್ರೋಲ್ ಇಲ್ಲದೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಲಂಗ ಲಗಾಮು ಇಲ್ಲದೆ ಓಡುತ್ತಿತ್ತೋ ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಯಾವಾಗ ಯಾರ ಮೇಲೆ ಡ್ಯಾಷ್ ಆಗುತ್ತ ದೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ನಮ್ಮ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಯಾವರೀತಿಯ ಟ್ರೈನಿಂಗನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಪೂನಾದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕೊಡಲು ಒಂದು ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕಾಲೇಜನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಅಥವಾ ಡ್ರೈವರ್ ಹುದ್ದೆಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಅವನಿಗೆ 6 ತಿಂಗಳೊ ಅಥವಾ ಒಂದು ವರ್ಷವೋ ಅಲ್ಲಿನ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕಾಲೇಜಿನಲ್ಲಿ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕೋರ್ಸ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿರಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಆಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ, ಡ್ರೈವರ್ ಸಹ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಯಾವ ಒಂದು ಶಿಸ್ತೂ ಸಹ ಇಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ಮಾಹಿತಿಯೂ ಇಲ್ಲ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಇವರ ಮೇಲೆ ಏನೂ ಹಿಡಿತವಿಲ್ಲ. 24 ಸಾವಿರ ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನೂ ಮತ್ತು 48 ಸಾವಿರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಒಬ್ಬ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ತನ್ನ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ಶಿಸ್ತಿನ ಸಂಬಂಧವಾಗಿಯಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಕೆಲಸಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿಯಾಗಲೀ ಇಂತಿಂಥ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಇಂತಿಂಥ ವರು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕು. ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಕೊಡ ಬೇಕು. ಅಂತಹ ಸೂಚನೆಗಳೇ ಆಗಲೀ ಅಥವಾ ಶಿಸ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧವಾದ ಸಲಹೆಗಳಾಗಲೀ ಅವರು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಾನು ನೋಡಿರುವ ಹಾಗೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಈ ಪಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಚಕಿಂಗ್ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಹಂತದಲ್ಲಿ ಹಿಂದುಗಡೆ ಹೋಗಿ ಚಕ್ ಮಾಡುವುದು, ಆಮೇಲೆ ಮೇಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿ ಮತ್ತೆ ಚಕ್ ಮಾಡುವುದು, ಮೂರನೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಹೋಗಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದು — ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮೂರುಸಾರಿ ಚಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಜಾಕ್‌ಫಟ್ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಒಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿಯೇ ಮೂರು ದಿವಸಗಳು ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಬೇಕೆಂದು. ಅವನು ಸ್ಟಾರ್ಟಿಂಗ್ ಪಾಯಿಂಟ್‌ನಿಂದ ಎಂಡಿಂಗ್ ಪಾಯಿಂಟ್‌ವರೆಗೂ ಇರಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮೂರು ದಿವಸಗಳು ಒಂದೇ ಸಮನೆ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವುದು. ಆಗ ಮೂರು ದಿವಸಗಳ ಇನ್‌ಕಂನ್ನು ನೋಡಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಆವರೇಜ್ ಇನ್‌ಕಂ ತೆಗೆದು ಅದರ ಮೇಲೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟ ಮೇಲೆ ಆ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನಸ ಇಷ್ಟೇ ಹಣ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗಬೇಕು, ಅದ ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇನ್‌ಕಂ ಆದರೆ, ಆಗ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ ಮೇಲೆ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಗುರಿಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅಂತಹ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಆಫೀಸರ್ಸ್ ಮಫ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಅವರನ್ನು ಹಿಡಿಯುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಅಲ್ಲಿ ಇವೆ.

ಮತ್ತೊಂದು ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ ಒಂದು ಸಲ ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕದಿಯುತ್ತಿದ್ದವನನ್ನು ಹಿಡಿದರೆ ಅವನನ್ನು ಪುನಃ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಅಂದರೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಅಷ್ಟು ಶಿಸ್ತು ಆದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಒಂದು ಸಲ ಕದ್ದ ಅಂದರೆ ಅವನು ಮನೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕು. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಆ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕದ್ದು ಒಂದು ಸಲ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆಯಿತು, ಅಥವಾ ಇನ್ನೂ ಏನಾದರೂ ಆಯಿತು ಎಂದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ರಾಜಕೀಯ ಒತ್ತಡ ಬರುತ್ತದೆ, ಬೇರೆ ಸ್ಟೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಪೀಲ್ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. 2–3 ಸಲ ಕದ್ದವರೂ ಕೂಡ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಅಂಥ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಜಾಕ್‌ಪಾಟ್ ಸರ್ವೆ ಎಂದು ಇದೆ. ಈ ರೀತಿ ಒಂದು ಸರ್ವೆ ಮಾಡುವ ಕ್ರಮವನ್ನೊದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒನ್ ವೇ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಆಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪರಿಣಾಮವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಲು ನೋಡಬೇಕು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್‌ಗಳು, ಹಾಗೂ ಬೊಂಬಾಯಿಯಲ್ಲಿನ ಬೆಸ್ಟ್ (ಬಿ.ಇ.ಎಸ್.ಟಿ.) ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಬೊಂಬಾಯಿಯಲ್ಲಿನ ಬೆಸ್ಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗಿಂತ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಮೂಲಕ ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

Working Results

1971-72—Gross earnings per k. m.

B.T.S.	...	...	132.3 paise
B.E.S.T. Bombay...		...	184.7 paise
AMPS, Ahmedabad		...	135.3 paise

Cost of operation per k. m.

B T.S.	...	...	157 paise
B.E.S.T. Bombay		...	191 paise
AMPS, Ahmedabad		...	147 paise

Loss per k. m.

B.T.S.	...	...	24.7 paise
B.E.S. . Bombay...		...	9.3 paise
AMPS, Ahmedabad		...	11.7 paise

ಇದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ನಮಗೆ 24 7 ಪೈಸೆ ಲಾಸ್ ಬರುತ್ತದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ವರಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ಕೂಡ ನಮ್ಮ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧವಲ್ಲ ಈಗಿನ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆದಷ್ಟೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಭವ ಇರುವವರು. ಅವರಿಗೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ಎಷ್ಟು ವಟ್ಟಿಗೆ ಹಿಡಿತ ಇರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಅಟಾನಮಸ್ ಬಾಡಿ ಆದದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ಮೇಲೆ ಹಿಡಿತವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಇಷ್ಟು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಹೆಚ್. ಪುಟ್ಟರಂಗನಾಥ್ (ಬೇಲೂರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ತಾವು ಹೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ನಾನು ಬಾಗಿಯಾಗುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಎರಡು ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮಾತನಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಲವಾರು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅನುಭವವನ್ನು ಪಡೆದಿರತಕ್ಕಂಥ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೂ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಕೃಷ್ಣರವರು ಬಹಳ ರಚನಾತ್ಮಕವಾದಂಥ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನನಗಾದರೂ ಕೂಡ ಏನು ಅನಿಸುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತರಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಎಂದು

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಅವಾಯ್ಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಗಮನವನ್ನು ಹರಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕುಡಿದು ರೋಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡತಕ್ಕವರನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು. ಅವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕುಡಿದು ಯಾರ ಮೇಲಾದರೂ ಬಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಆವನನ್ನು ಹಿಡಿದು ಅವನ ಲೈಸೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್‌ಮಾಡದೇ ಅವನಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇಸ್ ಏನಿವೆ ಅವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಡಿದು ರೋಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು. ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತೇವೆ.

ಇನ್ನು ಮೂರನೇ ಕಾರಣ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದಂಥ ನೈತಿಕವಾದಂಥ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಇಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಸ್ವಾಮಿ, ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಇರುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಮೈನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣರವರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವೀಕ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್, ಮಂತ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್, ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್, ಹಾಫ್ ಇಯರ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಮತ್ತು ಇಯರ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಎಂದು ಕೆಲವು ವಿಧಿನಿಯಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಈ ಷೆಡ್ಯೂಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಇಂಚೂಕೂಡ ಪಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕಾದರೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ತಮಗೇ ಅನುಭವ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕವರಿಗೆ ಅದರ ಅನುಭವ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಾವು ಯಾವಾಗಲಾದರೂ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ನೇರವಾಗಿ, ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಆ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಮುಟ್ಟುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನಿನ್ನೆ ದಿವಸ ಮಾತ್ರ ನೇರವಾಗಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ನಾವು ತಲುಪಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳವನ್ನು ತಲುಪಿದೆವು ಎಂದು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ನನಗೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷವಾಗುತ್ತದೆ.

ಈ ವೀಕ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಸ್ ಮತ್ತು ಮಂತ್ಲಿ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಸನ್ನು ಪಾಲನೆಮಾಡದೇ ಇರುವುದು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಎಂದು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಈ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೂ, ಇವತ್ತು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸುಮಾರು $\frac{1}{4}$ ಭಾಗದ ಜನ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಸವಲತ್ತು ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ಕಾರ್ಮಿಕ ಏನು ಒಂದು ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕೋ ಅವನ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದೇ ನಮ್ಮ ದೊಡ್ಡ ಅಪಾದನೆಯಾಗಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಶ್ರೀ ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿಯವರು ಏನಾದರೂ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಬಸ್ಸನು ತಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಡೀಪ್ಪೋನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ, ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗೆ ಲಂಚವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆ ಲಂಚವನ್ನು ಕೊಟ್ಟ ನಂತರ ಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಟಿ.ಸಿ.ಗಳಿಗೆ ಲಂಚವನ್ನು ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ 20 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಫಿಲ್ಟರೇಜ್ ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಆಶ್ಚರ್ಯಕರವಾದ ವಿಚಾರವಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು. ಈ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸದೇ ಹೋದರೆ ಬಹುಶಃ ನಮಗೆ ದೊಡ್ಡ ಪೆಟ್ಟು ಆಗುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಂಥ ಶ್ರೀ ರಂಗನಾಥ್‌ರವರು ಈ ''ಶಿಶು ಬದುಕುವುದಿಲ್ಲ'' ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ನನಗೆ ಹೇಳಿದ್ದರು. ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್ ಟಿ.ಸಿ. ಶಿಶು ಬದುಕುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದಂಥ ಮಾತು ನನಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಜ್ಞಾಪಕ ಇದೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇದುವರೆಗೂ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಈ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕವರಿಗೆ ಲಂಗು ಲಗಾಮು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಅನೇಕ ಜನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಪಕ್ಷದವರು, ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದವರೂ ಸಹ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಡುತ್ತಾರೆ. ಇದು ನಿರ್ವಿವಾದವಾದ ಮಾತು. ತಾವು ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಈ ಲಂಚಕೋರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸುತ್ತೀರಿ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಇದಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತಿ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಮಾತು ಸರ್ವವಿಧಿತವಾದ ಮಾತು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಒಬ್ಬ ಡಿ.ಸಿ. ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಆ ಡಿ.ಸಿ. ಅಧಿಕಾರಿಯು ಕೈಕೆಳಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲೂ ಕುಮ್ಮಕ್ಕು ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಅವರು ಅಂತಹ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಶ್ರೀಮಂತರ ಕುಮ್ಮಕ್ಕು ಇದೆಯೆಂದು ನಾನು ಅನೇಕಸಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅಂತಹ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಿಗಾವಹಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಅವರನ್ನು ಕೂಡಲೇ ವರ್ಗಾವಣೆಮಾಡಿ ಎಲ್ಲಿಯಾದರೂ ಹೆಡ್ ಆಫೀಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಗೋಡೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಕೆಲಸಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಅಷ್ಟು ಲಘುವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ನಾನು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಸತ್ಯ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಆ ಮಾತನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ನೆಟ್‌ಬೋಲ್ಟ್‌ನ

ಮತ್ತು ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪರ್ಚೇಸಿಂಗ ಕಮಿಟಿ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ಸನ್ನು ನಿಗದಿಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಪರ್ಟಿಕ್ಯುಲರ್‌ಲ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಕ್ವೊಟೇಷನ್ಸ್ ಮುಖಾಂತರ ಕೊಳ್ಳಿ ಅಥವಾ ಲಂಪ್‌ಸಂ ಆಗಿ ಇಂತಹ ಕಂಪನಿಯಿಂದ ಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ನೀವು ಏನಾದರೂ ಆದೇಶವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೀರಾ? ಇವುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಬೇಸ್ ಇರಬೇಕು. ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಎಂದರೆ ಚಿಲ್ಲರೆ ಪದಾರ್ಥ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಕೆ.ಎಸ್ ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಸ್ಪೇರ್ಸ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ರೂಪಾಯಿ ಅದರ ಮೇಲೆ ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಆಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಕೆಲವು ಜನಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕ ಅನ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಬೋಲ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ನಟ್ಸ್, ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ ಸ್ಪೇರ್‌ಪಾರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ಅಪಾದನೆ ಬಹಳ ದಿವಸಗಳಿಂದ ಇರತಕ್ಕದ್ದು; ಇದನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಸರಿಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಮ್ಮನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಅಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗತಕ್ಕದ್ದು, ಇದು ಯಾವುದರಿಂದ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸರಿಯಾದ ತಜ್ಞರನ್ನು ನೇಮಿಸಬೇಕು. ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಆಯಿತು ಎಂದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ $\frac{1}{2}$ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರೋಡ್‌ಮೇಲೆ ಹಾಕಬೇಕಾದರೆ $1\frac{1}{2}$ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಈ ಬಸ್ ಸಣ್ಣ ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ಗೆ ಹೋದರೆ ಸ್ಪೀಡೋಮೀಟರ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ 4 ಸಾವಿರ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಹುಶಃ 2 ಸಾವಿರ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪೀಡೋಮೀಟರ್ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಸ್ಪೀಡೋಮೀಟರನ್ನು ಕದಿಯತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಒಂದು ಅಂದವಾದ ಬಸ್ ರೋಡ್ ಮೇಲೆ ಹೋದಾದ ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಸ್ಪಿಡೋಮೀಟರ್ ಮಾಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೊಳೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೋ ನೆಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಬೋರ್ಡ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಫಿಟ್ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಅವು ತೂತುಬಿದ್ದು ಪ್ರಯೋಜನ ಇಲ್ಲದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯಾರೇ ಪಾಯಿಖಾನೆ ಮಾಡಿರಲಿ, ಯಾರೇ ಉಗಿಯಲಿ ಅದನ್ನು ತೊಳೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು. ಇಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವವರು ಅವರ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ವಾತಾವರಣದಲ್ಲಿ ತಲಪುವುದಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುವುದರಿಂದ ತಾವು ಬಸ್ಸುಗಳು ಗ್ಯಾರೇಜಿನಿಂದ ಹೊರಡುವಾಗ ಅವುಗಳನ್ನು ತೊಳೆದು, ವಿಧಿನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಯಾವದೇ ಒಂದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನೀವು ಒಂದು ಹೊಸ ಬಸ್ಸನ್ನು ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಡಿಪೋಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಫ್ಯೂಸಲ್ ರೂಟ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ನೆಟ್, ಬೋರ್ಡ್ ಇಲ್ಲದೆ ಇರುವ ಟೈರ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲದೆ ಇರತಕ್ಕ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲೋ ಒಂದು ಕಡೆ ಗಲಾಟೆ ಆಯಿತು ಆಗ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸುಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಆಗಬಾರದು. ಸರಿಯಾದಂತ ಕ್ರಮವಾದಂಥ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹಾಕಬೇಕು. ಮಫ್ಯೂಸಲ್ ರೋಡ್ಸ್‌ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ, ಅವನ್ನು ಹಾಳುಮಾಡಬೇಡಿ ಯೆಂದು ನಿರ್ದೇಶನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇನ್ನು ಟೂರಿಸಮ್ ಏರಿಯಾಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕಂಥವರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ತಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ತಾವು ಟೂರಿಸಮ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ ಪೆವಿಲಿಯನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ವಂದನೆಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತೇನೆ. ದೇಶ ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಪ್ರವಾಸಿಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಬೇಲೂರು ಮತ್ತು ಹಳೇಬೀಡುವಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಎರಡು ದೇವಾಲಯಗಳು ಏನಿವೆ, ಆ ದೇವಾಲಯಗಳಿಗೆ ಬಂದು ಹೋಗತಕ್ಕವರಿಗೆ, ನಮ್ಮ ಸ್ಟೇಟಿನ ಮೂಲೆಮೂಲೆಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಜನರು ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಇಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಟೂರಿಸಮ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ರಿಪೋರ್ಟನ್ನು ನೋಡಿದಾಗ ನಂದಿ ಬೆಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಡೆವೆಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಾರ್ಯ ಆಗಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಡೆವೆಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಟೂರಿಸಮ್ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಏನೆಂದರೆ ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡದೇ ಇದ್ದರೆ ಬೇಲೂರು ಮತ್ತು ಹಳೇಬೀಡುವಿಗೆ ಬರತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕುಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ನೀರು ಇಲ್ಲ. ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಬಂದು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಪಬ್ಲಿಕ್ ಅಕೌಂಟ್ಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ಬಂದು ನೋಡಿ

ಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಂದಾಗ ವಿಷಾದವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಜಗತ್ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದ ದೇವಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಕುಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ನೀರು ಇಲ್ಲ. ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಲ್ಯಾವೇಟೊರಿ ಇಲ್ಲ, ಸರಿಯಾದ ಯೂರಿನಲ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೆ ಹೋಟಲುಗಳು ಅಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ವಾದ ಏನು ಇದೆ ಬಹುಬೇಗ ಅದಕ್ಕೆ ತಾವು ಡೈರೆಕ್ಷನ್ ಕೊಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಜಾಯಿಕ್ ಫ್ಲೋರ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು, ನಾನು ಮಲ್ಟಿಸ್ಟೋರ್ಸ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದಂತಹ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನಗಳಿಗೂ ಕೂಡ ಇಲ್ಲ ಒಂದು ರಾತ್ರಿ ತಂಗಿ ಅವರು ಮನಸ್ಸನ್ನು ಸಂತೋಷಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿಯ ಕಲೆ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಬಗ್ಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ಅವರು ಬರಬೇಕಾದರೆ ನೀವು ಅವರಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಮಿನಿಮಮ್ ನೀಡ್ಸ್ ಏನಿವೆ, ನೀವು ಕೊಡತಕ್ಕ ಅತಿಥ್ಯ, ಅದು ಸರಿಯಾಗಿ ಇರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿಯಾದರೂ ಕೂಡ ಟೋಕನ್ ಗ್ರ್ಯಾಂಟನ್ನು ಕೊಟ್ಟು, 10 ರೂಮುಗಳನ್ನು ಬೇಲೂರು ಮತ್ತು ಹಳೇಬೀಡುನಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎನ್ನುವ ಆಶೆಯನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ತಮ್ಮಿಂದ ಇದು ಉದ್ಧಾರವಾಗಬೇಕು ಎಂಬ ಆಶಯವುಳ್ಳವನು ನಾನು. ಈ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದವನು, ನನಗೆ ಅಭಿಮಾನ ಇದೆ, ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೊಳಿಸಬೇಕು. ನನ್ನನ್ನು ಯಾವಾಗ ಬೇಕಾದರೂ ಕರೆಯಿಸಿ, ನನ್ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸದಾ ಸಿದ್ಧನಿದ್ದೇನೆ. ಮಾತನಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶಕೊಟ್ಟಂಥ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

12-30 P.M.

† ಶ್ರೀ ಟಿ ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ (ಕೋಟೆ). — ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಏನು ಇವೆಯೋ ಅದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೊದಲನೆಯ ಕಾರಣ ಏನು ಎಂದರೆ, ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಬರುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ಟೋಲ್ಸ್ ತೆಗೆದಾಗ, ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿ, ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳು ಆದರೂ ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಒಂದಕ್ಕೆ ಹತ್ತರಷ್ಟು ವರಮಾನ ಮೋಟರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿನಿಂದ ಬಂದರೂಕೂಡ ಹಿಂದೆ ಕೊಡುವಂತೆ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವುದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯವಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಹೇಳಿದರೂ ಕೂಡ, ಸರ್ಕಾರ ಅಲಕ್ಷ್ಯಆಗಿರುವುದು ಖಂಡನೀಯವಾದುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ಡಿವಿಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ, 1957ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ 4 ಲಕ್ಷ 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದುವರೆವಿಗೂ ಇದೇ ಕೊಡುತ್ತಾ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಡಿವಿಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಆಗ 60 ಲಕ್ಷ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ 5 ಕೋಟಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ವರಮಾನ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ 4.5 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ದಿವಸ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ರೋಡ್ ಖರ್ಚಿಗಾಗಿ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ರೋಡಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ 100 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಅಂದರೆ 10 ಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಖರ್ಚು ಆದಾಗ, ವರಮಾನ 20 ರಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿ ಆದಾಗ ಓಬಿರಾಯನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದ ಕಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡುತ್ತಾ ಇರುವುದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯ ವಿಚಾರ. ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವುದನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಈಗಲಾದರೂ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸುಮಾರು 500 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವರಮಾನ ಬರುವ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದರೆ, ಸಂತೆ ಇದ್ದಹಾಗೆ ಇವೆ. ಜನಗಳಿಗೆ ಕೂತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಇಲ್ಲ, ಕೆಲವು ಕಡೆ ರೆಕಾರ್ಡ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಿಸಾಟು ಇರುತ್ತಾರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದರೆ ಸಂತೆ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಇರುತ್ತದೆ. 500 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸಂಪಾದನೆ ಕೊಡುವ ಆಫೀಸು ಇಷ್ಟು ಶೋಚನೀಯವಾಗಿದ್ದರೆ, ಆಡಳಿತದ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಅದು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲ ಹೋಗತಕ್ಕವರು ವಿಪರೀತ ಕಷ್ಟಪಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಜಾಗವಿಲ್ಲದೇ, ಜನ ಬಿಸಿಲಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಮಳೆಯಲ್ಲ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೀಗಿರುವಾಗ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಕೂಡ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಎಂದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯವಾದ ವಿಚಾರ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಕ್ಷಣ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸಿನಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯ ಆಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಜನಗಳಿಂದ ಲೂಟಿ ಮಾಡುವ ಹಣ ಸರ್ಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮರ್ಯಾದೆ ತರತಕ್ಕ ವಿಚಾರವಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣರವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಬೇಕು

ಎಂದು ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ನಾನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸಿಗೆ ವಿರೋಧವಾಗಿ ಇಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಆದರೆ ಮಾತ್ರ ಜನಗಳಿಗೆ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾರಿ ಕೂತುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ನೋಡಿದರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿ ಜನ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಕಷ್ಟಪಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಂದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸರಿಯಾದಂತ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ, ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹತ್ತಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅನೇಕಶಾಸಕರು ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡ,ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹೋದರೆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಲಂಚ ಕೊಡಬೇಕು, ಅಕ್ರಮ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆಯುತ್ತವೆ ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸೌಕರ್ಯ ಇದ್ದರೂ ಈಗ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ವಿಚಾರ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಮೊದಲು ಷಣ್ಮುಗಂ, ಗರುಡಾಚಾರ್ ಮತ್ತು ಲಕ್ಷ್ಮಿನಾರಾಯಣ ಮೂರು ಜನ ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾಗ, ಗಾಂಧಿ ಬಜಾರ್‌ನಿಂದ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ಗೆ ಆರು ಪೈಸೆ ಆಯಿತು. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಆದಮೇಲೆ, ಒಂದು ಆಣೆ ಆಯಿತು, ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ನಾಲ್ಕಾಣೆ ಆಗಿದೆ. ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಷೇರು ವಿಷಯದಲ್ಲಿ 10 ಸಾವಿರ 40 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದುದು, ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ 50 ಲಕ್ಷ ಲಾಸಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ಯಾರು ಕೂಡ ನಂಬತಕ್ಕ ವಿಚಾರವಲ್ಲ. ಯಾವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ನೋಡಿದರೂ ಕ್ಯಾಪಾಸಿಟಿ ಡಬಲ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಜನ ಫುಟ್‌ಬೋರ್ಡ್‌ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಬಸ್ ಹತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ, ಬಿದ್ದು ಕೈ ಮುರಿದುಕೊಂಡೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಇಳಿದು ದುಡ್ಡು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ ಜೇಬಿಗೆ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಟಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಟಿಕೇಟ್ ಪಾಲೀಷ್ ಮಾಡಿ, ಕೊಟ್ಟರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹಳೇ ಟಿಕೇಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಮುಫ್ಯೂಸಲ್ ಹಾಕತಕ್ಕ ಕೆಂಗೇರಿ, ಹೊಸಕೋಟೆ ಹಾಕತಕ್ಕ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಅರ್ಧಕ್ಕರ್ಧ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಟಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ.ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಸ್ವಲ್ಪ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಇಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕ ಓದುಬರಹ ಬರದೇ ಇರುವ ಜನಗಳು ಕಂಡರೆ 15 ಪೈಸೆ ಟಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವುದು ನಾಲ್ಕಾಣೆ, ಅಥವಾ ಇಪ್ಪತ್ತು ಪೈಸೆ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುವುದು. ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದಹಾಗೆ ಬಸ್ ಕಂಡೀಷನ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ, ವರ್ಕ್‌ಷಾಫ್‌ಗೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕು. ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಭಾಸ್ಕರ ಶೆಟ್ಟಿ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಐದು ರೂಪಾಯಿ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ, 50 ರೂಪಾಯಿ ಫಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುವುದರಲ್ಲಿ ಅತಿಶಯವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಷನ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವಾಗ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ, ಯಾವ ಸ್ಕ್ವಾಡೂ ಕೂಡ ಬಸ್ ಹತ್ತಿದ್ದು ಕಾಣೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದಂಥ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡದೇ ಹೋದಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದಲ್ಲ, ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಟೇಟ್‌ನಲ್ಲೂ ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತದೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆ ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತದೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಆಗುವುದು ಹೆಚ್ಚಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಅಲ್ಲ, ಜನ ಕಿಕ್ಕಿರಿದು ಬಸ್ ಹತ್ತುವಾಗ, ನಷ್ಟ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗಿದೆ, ಎಂದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೂ ಜನ ಕ್ಯೂನಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಹತ್ತಿರ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಬೇಕಾದರೆ, ಸ್ಟಾಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸದೇ ಸ್ಟಾಪ್ ಇಲ್ಲದ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ. ಟೌನ್ ಹಾಲ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ಲುವುದಿಲ್ಲ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳಿಗೆ ಯದ್ವಾತದ್ವಾ ರೇಟ್ ಆಗಿರುವಾಗ, ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೇ ಇರುವಾಗ, ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ, ಆಡಳಿತ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಟೋಆರಿಕ್ಷಾ ದರದ ಬಗ್ಗೆ ಜಾಗ್ರತೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು ; ಆದರೆ ಇನ್ನೂ ತೀರ್ಮಾನತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ ; ಅವರಿಗೆ ನಷ್ಟ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ ; ಆದರೆ ಈಗ ಮಿನಿಮಮ್ 60 ಪೈಸೆ ಎಂದು ಇದ್ದರೂ ಸಹ ಅವರು 90 ಪೈಸೆ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದಕಾರಣ ಮಿನಿಮಮ್ 75 ಪೈಸೆ ಎಂದು ಆದರೂ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ, ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಬೇಗ ಬಗೆಹರಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳು ಮಾರ್ಗ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ, ಇವುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಡದಿದ್ದರೆ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಡಬ್ಬಲ್ ಡೆಕ್ಕರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್ ಬಸ್‌ಗಳ ಕ್ಯಪಾಸಿಟಿ 100 ಎಂದು ಇದ್ದರೂ ಸಹ 200 ಜನರನ್ನು ಹಾಕಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ ; ಈ ಕಾರಣ ದಿಂದ ಅವುಗಳು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಈ ಬಸ್‌ಗಳು ಕೆಟ್ಟುಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಕ್ಯಪಾಸಿಟಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಮತ್ತು ಎಷ್ಟೋ ಜನರು ಫೂಟ್-ಬೋರ್ಡ್‌ಮೇಲೆ ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ; ಈ ಒಂದು ತೊಂದರೆ ಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಸರ್ಕಾರದವರು ಡಿಬೆಂಚರ್ ಲೋನ್ ಆದರೂ ತೆಗೆದು ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಯನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಲು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ 26 ಚದರಮೈಲಿಯಷ್ಟು ಇದ್ದರೆ, ಇಂದು 56 ಚದರಮೈಲಿಯಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಆದರೆ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಾಗಿಲ್ಲ ; ಈ ಒಂದು ಹೊರೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಎಲ್ಲರೂ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ; ಆದಕಾರಣ ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ?0 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಮುಂಬೈನಲ್ಲಿ ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ 60 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ನಾವು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದಾಗ ತಿಳಿದುಬಂತು. ಈ ಲಾಸನ್ನು ಅಲ್ಲಿಯ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅವರು ಮೇಕಪ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇಂದು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಕಾಯಬೇಕಾಗಿದೆ ; ಆದರೆ ಮದ್ರಾಸ್ ನಗರದಲ್ಲಿ 10 ನಿಮಿಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಕಾಯಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ; ಈ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಕೆಲವು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ 5-6 ಬಸ್‌ಗಳು ಒಂದೇ ಸಲ ಬರುತ್ತವೆ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ; ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಆಫೀಸರನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಟೈಮು ಆಗಿಲ್ಲ ; ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕಳಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಇದ್ದರೂ ಕಳಿಸುವುದಿಲ್ಲ ; ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯಾವಾಗಲೂ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಾರೆ ; ಒಂದೆರಡು ಸಲ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದರೆ ಅದರ ಕಷ್ಟ ತಮಗೂ ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ. ಹಿಂದೆ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಆಗಿದ್ದ ಶ್ರೀ ವೆಂಕಾಜಿರಾವ್ ಅವರು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು ; ಆದರೆ ಈಗಿನ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಅವರು ಆ ರೀತಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಜನರ ಕಷ್ಟಸುಖಗಳನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ ; ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ 16 ಲಕ್ಷ ಜನತೆಗೆ ಮತ್ತು ಹೊರಗಡೆಯಿಂದ ಬರುವ 5 ಲಕ್ಷ ಜನತೆಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗಿರುವ 450 ಬಸ್‌ಗಳ ಪೈಕಿ 150 ಬಸ್‌ಗಳಾ ದರೂ ಸರಿಯಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದಿಲ್ಲ ; ಈ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಸರಿಪಡಿಸದೇ ಹೋದರೆ ನಾಗ ರೀಕರು ತಮ್ಮನ್ನು ಶಪಿಸದೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ; ಈಗ ಜಟಕಾ ಗಾಡಿಗಳೂ ಸಹ ಮಾಯವಾಗಿವೆ, ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದವರು ಜಾಸ್ತಿ ರೇಟ್ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ; ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಬಸ್‌ನ ಅನುಕೂಲ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. I finally appeal to the Hon. Minister-a few days back he met the l cal Legislators and discussed with them-to see that something practial is done, so that relief is given to the travelling public.

† ಶ್ರೀ ಜೆ. ಎಸ್. ಅಮ್ಮಣ್ಣನವರ್ (ಸದಲಗ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಸಚಿವರು ಮಂಡಿಸಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳಿಗೆ ನನ್ನ ಬೆಂಬಲ ಸೂಚಿಸಿ ಕೆಲವೊಂದು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬೀಡಿ ಸಿಗರೇಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸೇದುವು ದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಬಂದ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಈಗ ಅದು ಕಡ್ಡಾಯ ಇಲ್ಲದಿರುವ ಕಾರಣ ಮೊನ್ನೆ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ದುರಂತ ನಡೆಯಿತು ; ಅದನ್ನು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಮೊನ್ನೆ ಆ ಅನಾಹುತ ನಡೆಯುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಸುಮಾರು 16 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ವರಮಾನ ಕೊಡುವಂತಹ ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ನೋಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ, ಇದು ಬಂಗಾರದ ತತ್ತಿ ಕೊಡುವ ಕೋಳಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು ; ಆದರೆ ಆ ಕೋಳಿಗೆ ನಾವು ಸರಿಯಾದ ಆಹಾರ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ವಿಷಾದದಿಂದ

ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ನಾವು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಪರೇಟರ್ಸ್‌ಗೆ ನಾವು ಕೊಡಬೇಕಾದ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ ; ಅವರು ಇನ್ನೂ ಹತ್ತು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರಿಗೆ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಕಷ್ಟನಷ್ಟಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿದರೆ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ಆನಂದವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕೆಲವು ಉದಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮತ್ತು ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಒಂದೇ ಬುಕ್‌ನಲ್ಲಿ ಬರೆಯುವ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುವುದಾಗಿ ಹಿಂದಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು ; ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಅದು ಪ್ರಗತಿಯಾಗಲಿಲ್ಲ ; ನಮ್ಮ ನೆರೆರಾಜ್ಯವಾದ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಬುಕ್‌ನಲ್ಲಿಯೇ ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ಸಹ ಬರೆದುಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಈ ಪದ್ಧತಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಹಣ ಕಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಸಹ ಆ ಬಗ್ಗೆ 7-8 ದಿವಸಗಳವರೆಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ದಂಡ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಸಿಕ್ಕಿದ ಮೇಲೆ ದಂಡವನ್ನು ಮನ್ನಾ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇಂತಹ ಅಪ್ಲಿಕೇಷನ್‌ಗಳು ಸಾವಿರಾರು ಎಸ್.ಟಿ.ಎ. ಕಛೇರಿಯಲ್ಲಿ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗದೆ ಉಳಿದಿವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಫಸ್ಟ್ ಎಡ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ 'ಲೈಸೆನ್ಸ್ ರಿನ್ಯೂ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್' ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಜನರು ನೆರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ರಿನ್ಯೂ ಮಾಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಉತ್ಪನ್ನ ಕಡಿಮೆಯಾಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಬಾಕಿ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ ; ಮುಂದಿನ ಸಲ ಈ ವಿವರಗಳನ್ನು ಸಹ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ತಿಳಿವಳಿಕೆ ಪ್ರಕಾರ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಬಾಕಿ ಬರಬೇಕಾದ ಹಣ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ ; ಇದನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್ಸ್ ಏನಿದ್ದಾರೆ, ಅವರು ತಮ್ಮ ಕೆಲಸ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಯಾರು ಹೆಚ್ಚು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಅವರಿಗೆ ಎರಡು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಂದು ಆರ್ಡರ್ ಹೊರಡಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಬರುತ್ತೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಭರತಪುರ ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಾಜ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಆಗಿನ ರಾಜನು ರಸ್ತೆಗೆ ಅಂದರೆ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಗೆ ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಒಂದು ಹಗ್ಗ ಕಟ್ಟಿ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೋಗುವವರಿಂದ ಹಣ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ ನಂತರ ಹಗ್ಗ ತೆಗೆದುಬಿಡುತ್ತಿದ್ದನಂತೆ ; ಅದೇರೀತಿ ನಮ್ಮ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳೂ ಏನೂ ಕೆಲಸವಿಲ್ಲದೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಕೂತಿರುತ್ತಾರೆ ; ಅವರ ಒಂದೇ ಒಂದು ಕೆಲಸವೆಂದರೆ, ವೇ-ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಹತ್ತಿರ ವಾಹನ ಬಂದರೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಮಾಮೂಲಿ ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿ ಮುಂದೆ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ ; ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ಆರ್.ಟಿ.ಎ. ಆಫೀಸ್ ಏನಿದೆ, ಅದನ್ನು ರೀ-ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಕೇವಲ ಒಬ್ಬರೇ ನಾನ್ ಆಫೀಷಿಯಲ್ ಇರುವುದರಿಂದ, ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರು, ಪೋಲೀಸರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರ, ಅದೇ ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ನಾನ್ ಆಫಿಷಿಯಲ್ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಕಾಯಿದೆ—ನ್ಯಾಯ ತಿಳಿದಿರುವವರು ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ 25 ರೂಪಾಯಿ ದಂಡ ಹಾಕಿದರೂ ಅದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಥೇಂಪ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಎಸ್.ಟಿ.ಎ.—ಕಾನ್‌ಸೆಂಟ್ರೇಷನ್ ಆಫ್ ಪಾವರ್ಸ್ ಏನು ಇವೆ ಅವನ್ನು ಡೀಸೆಂಟ್ರಲೈಜ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ತಾವು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ್ ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಂದು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಅವರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಏನೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ವರ್ಷಕ್ಕೆ 50-60 ಅಪೀಲ್ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ ಅಷ್ಟೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಪೂರ್ಣ ಕೆಲಸ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಉಳಿದ ಕೆಲಸ ಎಂದರೆ, ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮುಂತಾದವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಈಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ವಿಷಯಕ್ಕೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಎಸ್.ಟಿ.ಎ. ಆಫೀಸಿಗೆ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ದಯವಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ್ ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಂದು ಇಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಏನೂ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲ. ಹಣ ಮಾತ್ರ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಅವರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಇದೇ ಸದನದಲ್ಲಿ ಎಸ್.ಟಿ.ಎ. ಸೆಕ್ರೆಟರಿ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ, ಸದರಿ ಎಸ್.ಟಿ.ಎ. ಅಧಿಕಾರಿ ಇನ್ನೂ ಅಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಅಂಡ್ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ನಾನು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀ ಶಂಕರರಾವ್ ಎನ್ನುವವರ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನನ್ನು ರಿಜೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದಾಗ, ಅವರು ಅಪೀಲು ಹೋದರು. ಅದು ಇವರ ಬಳಿ ಬಂತು. ಅವರನ್ನು ನೋಡಲು ಶಂಕರರಾವ್ ಹೋದಾಗ ವಿಜಿಟಿಂಗ್

ಕಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ—ಕ್ಯಾರಂ ಬೋರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ ನೋಡಿ, ಆ ರೀತಿ ಕಾರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಇವರಿಗೆ ಹೊಡೆದರು. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವ ಅಧಿಕಾರಿ ಯಾವ ದೊಡ್ಡವನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ಮಾತ್ರೊಮ್ಮೆ ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಈ ಬಗ್ಗೆ ತನಿಖೆ ಮಾಡಿ, ತಕ್ಕ ಶಿಕ್ಷೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ, ಈ ಆ್ಯಕ್ಟ್ 1930 ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ, ಇಲ್ಲಿಗೆ 40 ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಹಾಗೆ ಇರುವುದರಿಂದ, ಇದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ, ಇದು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇರುವ ಕಷ್ಟ ನಷ್ಟಗಳನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸೆಕ್ಷನ್ 3 ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಏನು ಇದೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ''ಆರ್'' ಎಂದು ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ತಪ್ಪಿತಸ್ಥರು ದಂಡ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ದಯಪಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ತಾವು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ, ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಯಾವ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಇಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರನ್ನು ಅಭಿನಂದಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸತ್ಯನಾರಾಯಣಸಿಂಗ್ (ಹೊಸಪೇಟೆ).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಸದನದ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವೊಂದು ವಿಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರದ ಗಮನವನ್ನು ಸೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ, ಇದುವರೆಗೆ ಅನೇಕ ಸಲ ಈ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಬಂದಾಗ ನನಗೆ ಮಾತನಾಡುವ ಅವಕಾಶ ದೊರಕಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ನಾನು ಅನೇಕ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ. ಆದರೆ, ನಮ್ಮ ಸಲಹೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಅವರು ಏನೊಂದು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ, ಆ ಒಂದು ಗಮನವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ನನಗೆ ಬಹಳ ದುಃಖವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ಬಹಳ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಾನು ಕೊಟ್ಟಂಥ ಸಲಹೆಗಳಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ತಪ್ಪು ಇದ್ದು, ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟ ಇದೆ ಎಂದು ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ನಾನು ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅಥವಾ ನೀವೇ ಸದವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ, ನಾವೇ ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಆದುದರಿಂದ, ನಾನು ಹಿಂದೆ ಏನು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ, ಅದನ್ನೇ ಪುನರುಚ್ಚಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಬಹಳ ಗಂಭೀರವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆಡಿಟ್ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವೊಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಕೂಡ, ಇನ್ನು ಮುಂದಿನ 2–3 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಮುಗ್ಗಟ್ಟು ತಲೆದೋರುವುದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಸಂದೇಹವಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಮೂಲಕ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಈಗ ತಮ್ಮ ವಶದಲ್ಲಿ 3,248 ವಾಹನಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಆರು ಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಮೈಲಿ ಓಡಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 752; 5–6 ಲಕ್ಷ ಮೈಲಿ ಓಡಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 374. ಈಗ 1,126 ವಾಹನಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ರೀಪ್ಲೇಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯ ಇದೆ. ಈಗ ತಮ್ಮ ಡಿಪ್ರಿಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ 18,30,86,000 ರೂ. ಗಳು ಇದೆ. ಈಗ 1,126 ವಾಹನಗಳನ್ನು ರೀಪ್ಲೇಸ್ ಮಾಡಿದಲ್ಲಿ, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಖರ್ಚು ಬಿದ್ದು, ಸುಮಾರು ಒಂದೂವರೆ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ ಆ ಫಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. ಮುಂದಿನ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ 4–5 ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಿದಂಥ 1,100 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರೀಪ್ಲೇಸ್ ಮಾಡುವ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇರುವುದರಿಂದ, ಪುನಃ 18 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ, ಡಿಪ್ರಿಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಖರಣೆಯಾಗುವ ಹಣ ಸುಮಾರು ಎಂಟು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈಗ 1,100 ವಾಹನಗಳನ್ನು ರಿಪ್ಲೇಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದಲ್ಲಿ 18 ಕೋಟಿ ರೂ. ಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯು ಇನ್ನು ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಮುಗ್ಗಟ್ಟನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಈ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಲೇ ಗಮನಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಹೋದ ಸಾರಿ ನಾನು ಒಂದು ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಗೆ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಲಹೆಯನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಮೂಲಕ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರು ವಾಹನ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ 143.7 ಪೈಸೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಟಿವ್ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ, ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ 139.7 ಪೈಸೆ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಿಂದ ಒಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ಚಿತ್ರವನ್ನು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದರ ಪ್ರಕಾರ, ನೋಡುವುದಾದರೆ, ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ನಾಲ್ಕು ಪೈಸೆ ನಷ್ಟ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಒಂಭತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಭದ ಆಯವ್ಯಯ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ನಿಜವಿದ್ದರೆ; ಇಷ್ಟು ರೂಪಾಯಿ ಲಾಭ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಬಹುಶಃ ಇದು ವಾಹನಗಳಿಂದ ಬರುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ; ಬೇರೆ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಲಾಭ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಇದರಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರೂಟಿಗೂ ನನ್ನ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಕಾರ ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ 143.7 ಪೈಸೆ ಏನು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ ಆ ಲೆಕ್ಕ ಪ್ರಕಾರ ಒಂದು ಮಿನಿಮಮ್ ಕಲೆಕ್ಷನ್‌ನ್ನು ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಬೇಕು. ಈಗ 100 ಕಿಲೋಮೀಟರು ರೂಟ್ ಇದ್ದರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಟ ಕಲೆಕ್ಷನ್ 144 ರೂಪಾಯಿ ಮತ್ತು ಲಾಭಾಂಶ 10-15 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸೇರಿಸಿ, 159 ರೂಪಾಯಿ ಕನಿಷ್ಟ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗುವಂತೆ ಗೊತ್ತುಪಡಿಸಬೇಕು. ಇದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆದರೆ, ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರಿಗೆ ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಅವರು ಇದರಿಂದ ಉತ್ಸಾಹಗೊಂಡು ಹೆಚ್ಚು ದುಡಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಡುತ್ತಾರೆ. ತಾವು, ಇದನ್ನು, ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಕೆಲವು ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಾದರೂ ಜಾರಿಗೆ ತಂದರೆ, ಇದರ ಉಪಯೋಗ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ; ಅನಂತರ ಇದನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ, ಇಂಡಿವಿಜುಯಲ್ ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್ ಇಲ್ಲದೆಹೋದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲಸಗಾರರು ಹೆಚ್ಚು ದುಡಿಯುವ ಮನೋಭಾವನೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ, ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭವೂ ಸಿಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ, ಈ ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್ ಯೋಜನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಟ್ಟು, ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಪೋಸ್ಟ್ ಏನು ಇವೆ, ಅದನ್ನು ಅಬಾಲಿಷ್ ಮಾಡಬೇಕು. ರೈಲ್ವೆಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಇಲ್ಲೂ ಕೂಡ ವಿಂಡೋ ಬುಕಿಂಗ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೆಲವೊಂದು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಕಮಿಷನ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಜನರನ್ನು ಏಜೆಂಟರಾಗಿ ನೇಮಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಪಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗಿ ಲಾಭವೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚು ಬರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಇವರಿಂದ, ನಿರುದ್ಯೋಗ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ದೂರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

1-00 P.M.

ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಅಲ್ಲಿ ಅತನಿಗೆ ಎರಡು ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುವವರೆಗೂ ಲೆಕ್ಕದ ಷೀಟ್ ಕ್ಲೋಸ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ವಿಂಡೋ ಬುಕಿಂಗ್ ಕ್ಲೋಸ್ ಮಾಡುವಾಗ ವಿಂಡೋ ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಆದಾಯದ ಮೇಲೆ ಕಮೀಷನ್ ಕೊಟ್ಟು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ತಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಕಳೆದ ಮೂರು ವರ್ಷದಿಂದ ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ರಾತ್ರಿ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ನೈಟ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಈಗ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಂಚಗುಳಿತನ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಒಂದು ಸಾರಿ ತಾವೇ ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವರನ್ನು ಪರಮನೆಂಟ್ ಸ್ಟಾಫ್ ಆಗಿ ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡಬೇಡಿ, ಅವರನ್ನು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡಿ ಅವರ ಕೆಲಸ ಮತ್ತು ಅವರಿಂದ ಬರುವ ಆದಾಯ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಕಮೀಷನ್ ಮೂಲಕ ಕೊಡುವ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಂಡಿವಿಜ್ಯುಯಲ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ. ಈಗ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್‌ನವರು ನಾಲ್ಕಾರು ಜೀಪಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಖರ್ಚು ಬರುತ್ತದೆ. ಇಂಡಿವಿಜ್ಯುಯಲ್ ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ. ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರಬಹುದು ಎಂದು ನನಗೆನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಸಣ್ಣ ವಿಷಯ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳಿಗೆ ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಇಲ್ಲ. ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸೀಟುಗಳನ್ನು ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಮಾಡುವುದು ಅಗತ್ಯ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ

ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಎಂ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರು ಅನೇಕ ಕಾಲ ಕ್ಯೂ ನಿಂತಿರುತ್ತದೆ. ಕ್ಯೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಬೋರ್ಡ್ ಬರೆಯುತ್ತಾರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಬೆಲೆ ಇಲ್ಲ. ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಕ್ಯೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಮೈನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೋದವರ್ಷ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳಿದರು. ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಎಸ್ಟೇಟ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ಯೋಜನೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದಿವೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲದೆ ಇತರ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಎಸ್ಟೇಟ್ ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲಿ ಬ್ಲಾಕ್‌ಸ್ಮಿತ್, ವೆಲ್ಡಿಂಗ್ ಷಾಪುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ, ಅಲ್ಲಿಯ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರೆ ಮೈನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಖರ್ಚು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಲಾಭ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದಕ್ಕೆ ದಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಮೈನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಯಾರ ಮೇಲೂ ಇಲ್ಲ. ಈಗ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮೇಲೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇಟ್ಟು ಅವರ ಮೈನ್‌ಟೆನೆನ್ಸ್ ಮೇಲೆ ಬೋನಸ್ ಕೊಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಂದರೆ ಇದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಚೆನ್ನಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಸಲಹೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಟೂರಿಸಮ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ವಿಜಯನಗರ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯ, ಹಂಪೆ ಕ್ಷೇತ್ರ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ, ಹಾಳು ಹಂಪೆಯಾಗಿ ಉಳಿದಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಸುಧಾರಣೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಸಾವಿರಾರು ಜನರು ಹಂಪೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಇದುವರೆಗೂ ಯಾವ ಸುಧಾರಣೆ ಆಗದೇ ಇರುವುದು ದುರ್ದೈವ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯೂತ್ ಹಾಸ್ಟೆಲ್ ಕಟ್ಟಬೇಕು ಎಂದು ಹಣ ಗ್ರ್ಯಾಂಟ್ ಮಾಡಿದರು. ಕಳೆದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷದಿಂದ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲೇ ಇದೆ. ಜಾಗವನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಇಂತಹ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಇದೆಯೇ ಹೊರತು ಈವರೆಗೆ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗಿಲ್ಲ. ಆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸುಧಾರಣೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಯೂತ್ ಹಾಸ್ಟೆಲ್ ಮಾಡುವಾಗ ಹಂಪೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ಸಲಹೆ ಇದೆ, ಅಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಕ್ಯಾಂಟೀನ್ ಹಂಪೆಯ ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ ಹಣ ವೇಸ್ಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇದೇರೀತಿ ವಿಜಯನಗರದ ಉತ್ಸವ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ತಾವು ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಒಂದು ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿದರೆ ಜನರು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಜನರು ಎಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಸೇರುತ್ತಾರೆ ಅಂಥ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಇವೊತ್ತು ನಮ್ಮ ಹಂಪೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿ ಇಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ (ವೇಮಗಲ್).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ದಿವಸ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎರಡು ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು. ಮತ್ತೊಂದು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು. ಈ ಎರಡು ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ, ನನ್ನ ಗೆಳೆಯರಾದ ಮಾನ್ಯ ಬಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿಯವರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ತಮಿಳುನಾಡು ವಿಧಾನಸಭೆಯಲ್ಲಿ ತಮಿಳುನಾಡು ಸರ್ಕಾರ ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಭಾಸ್ಕರಶೆಟ್ಟಿಯವರು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಗುರುತರವಾದ ಆರೋಪವನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಹೊರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನು ಇದೆ ಎಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅದು ಗೋಲ್ಡ್‌ಮೈನ್ ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಈ ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸತಕ್ಕ ಆಡಳಿತ ಪಕ್ಷ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿರುವವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಗೋಲ್ಡ್‌ಮೈನ್ ಆಗಿದೆಯೇ ವಿನಹ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಬೊಕ್ಕಸಕ್ಕೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಗೋಲ್ಡ್‌ಮೈನ್ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ನಾನಾ ನಿದರ್ಶನಗಳು ಇವೆ, ಈಗಾಗಲೇ ಮಾತನಾಡಿದಂತೆ ಸತ್ಯನಾರಾಯಣ ರಾವ್ ಅವರು ಹೇಳಿದರು. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ವರ್ಷ 69 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅನೇಕ ನಿದರ್ಶನಗಳು ಇವೆ, ಇವೊತ್ತು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಗೋಲ್ಡ್‌ಮೈನ್ ಅಲ್ಲ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಪರಮಾವಧಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪರ್‌ಮಿಟ್ಸ್ ಕೊಡುವಾಗ ಮತ್ತೆ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರದ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು ಆಡಳಿತ ಪಕ್ಷಕ್ಕೆ ಗೋಲ್ಡ್‌ಮೈನ್ ಆಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ಸಾಬೀತು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲಿ ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಮ್ಮ ಎದುರಿನಲ್ಲೇ ಇರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಆರ್.ಟಿ.ಎ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕೈಯಲ್ಲಿ

ಆರ್ಡರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ಇದೆ ಎಂದು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು 6 ಮತ್ತು 7ನೇ ತಾರೀಖು ನವೆಂಬರ್ 1973ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ. ಶರ್ಮ ಅವರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಈ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಕಾನೂನು ಹೇಳುತ್ತದೆ ಯಾರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ದೂರ, ಹೆಚ್ಚಿನ ಡಿಸ್ಟೆನ್ಸ್ ಇರುತ್ತದೆ ಅದು ರೀಜನಲ್ ಅಥಾರಿಟಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಈಗ ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಪರಮಿಟ್ಸ್ ನೋಡಿದರೆ ಅವರಿಗೆ ಆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವ ಅಧಿಕಾರ ಇಲ್ಲ. ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ರೂಟ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೆ.ಜಿ. ಎಫ್. ಗೆ 59 ಮೈಲಿ ದೂರ, ಪರ್ಮಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ 63 ಮೈಲಿ ದೂರ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಕ್ವಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವಿತ್ ಲೆಸ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಎಂದು ಆರ್ಡರ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಈ ಬಸ್ಸು ಹೋಗುವುದು ನೇರವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರ, ಹೊಸಕೋಟೆ, ಕೋಲಾರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ. ಇಲ್ಲಿಂದ ಅಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಹೆಚ್.ಎ.ಎಲ್. ಹೊಸಕೋಟೆ, ಕೋಲಾರ, ಕೆ.ಜಿ.ಎಫ್. ಇದು ಕ್ವಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಇದು 59 ಮೈಲಿ ಇರತಕ್ಕ ದೂರ 63 ಮೈಲಿ ಎಂದು ಇದೆ. ಇದು ಕ್ವಿಕ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್, ಲೆಸ್‌ಕಾಸ್ಟ್ ಲೆಸ್‌ಟೈಮ್ ಇದನ್ನು ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಶರ್ಮ ಎನ್ನತಕ್ಕವರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಿಂಗ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಇವರಿಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಯಾವರೀತಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಕಾನೂನು ಇದ್ದರೂ ಎಷ್ಟುಮಟ್ಟಿಗೆ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ನಡೆದಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅಧಿಕಾರ ಇಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕವರು ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಪಡೆದು ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಈ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ಆರೋಪಣೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಹೊರಿಸಲೇಬೇಕು. ಆದುದರಿಂದ ಇದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಗೋಲ್ಡ್ ಮೈನ್ ಆಗಿದೆ—ಎಂದು ಗತ್ಯಂತರವಿಲ್ಲದೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ಗುರುತರವಾದ ಅಪಾದನೆ ಎಂದರೆ, ಕಳೆದವರ್ಷ ಒಂದು ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಕ್ಟನ್ನು ಈ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಕೌನ್ಸಿಲ್‌ನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಪಾಸ್ ಆಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರಾಧ್ಯಕ್ಷರ ಸಮ್ಮತಿಯನ್ನು ಕೂಡ ಪಡೆದಿದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಆರೋಪ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆ ಕಾನೂನನ್ನು ಇಲ್ಲಿಯವರೆವಿಗೂ ಏಕೆ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ? ಆ ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿ ಗುರುತರವಾದ ತಪ್ಪುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಮೂರು ತಪ್ಪುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಈ ಸದನ ಒಪ್ಪಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು ಕೌನ್ಸಿಲ್ ಒಪ್ಪಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು, ರಾಷ್ಟ್ರಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಒಪ್ಪಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು ಯಾವ ಕಾರಣದಿಂದ ತಡೆಹಿಡಿದಿದ್ದೀರಿ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ 30—40 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿದರೂ ಕೂಡ ಕೇವಲ 9 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಮಧ್ಯೆ ಹಣ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಾನೂನಿಗೆ ಈ ಸದನ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಸಹ, ರಾಷ್ಟ್ರಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಕೊಡದೇ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಹೇಳಬೇಕು.

ಇದಾದ ಮೇಲೆ ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಆಕ್ಟ್ ಎಂದು ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ವರ್ಷದವರೆಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. 3 ವರ್ಷ ಆದ ಮೇಲೆ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಮೋಟಾರು ವೆಹಿಕಲ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಶಾಮೀಲಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಮೇಲ್ಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದರಲ್ಲಿ ಶಾಮೀಲಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಕೆಲಸ ಕೂಡ ನಡೆಯದೆ ಅರಿಯರ್ಸ್ ನಿಂತಿವೆ. ಇದು ಎಷ್ಟಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಏನಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ನಾನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

Sri MOHAMMED ALI.—There is lot of insinuation and the hon. Member must be very careful while speaking.

Sri C. BYRE GOWDA.—It is going on at the instance of the ruling party.

Sri MOHAMMED ALI.—That is exactly what I am saying.

Sri H. D. DEVE GOWDA.—I have got high respect for him. Let him not be under the impression that we are going to make any vague charges. I have received a letter that Sri M. P. Hasan has not given tax for the vehicle owned by him for the last one year. This is an allegation received from some of the members of the public of Hassan. Please get it verified and give a report to the House.

Sri MOHAMMED ALI.—I am really grateful to Sri Deve Gowda for the good opinion that he has about me. I may assure him that if any specific cases are brought to the notice of the Government, we will certainly look into them. In the normal course of administration there is bound to be some lapses here and there but they cannot be attributed to the Government.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಆಕ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 3 ವರ್ಷ ಆದಮೇಲೆ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. 3 ವರ್ಷ ಆಗುವವರೆಗೂ ಏಕೆ ವಸೂಲು ಮಾಡದೇ ಬಿಡಬೇಕು ? ಎಷ್ಟು ಬಾಕಿ 3 ವರ್ಷ ಆದಮೇಲೆ ರೈಟಾಫ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇವತ್ತು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಎಷ್ಟು, ಪರ್ಮಿಟ್ ಇರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಎಷ್ಟು. ಇವತ್ತು ಅನೇಕ ಬಸ್‌ಗಳು ರಿಜಿಸ್ಟರಾಗಿವೆ. ರಿಜಿಸ್ಟರ್ ಆದ ಮೇಲೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಇದನ್ನು ತಾವು ಏಕೆ ಸರಿಪಡಿಸಲಿಲ್ಲ. ರಿಜಿಸ್ಟರಾಗಿರತಕ್ಕ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೇ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸಹ ಅದರ ಮೇಲೆ ಏಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಾವು ತಿಳಿಸಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಅಜೀಜ್‌ಸೇಠರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಚಾಸಿಗಳು ಎಷ್ಟಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ, ಎಷ್ಟು ಬಸ್ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಬಸ್ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಸರಿಯಾಗಿವೆ ಎನ್ನುವ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಗೌಡರು ಕೇಳಿದರು. ಈ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಎದೆಗಾರಿಕೆ ಇಲ್ಲ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ದಾಷ್ಟ್ರ್ಯ ಇಲ್ಲ. ಒಂದು ಸಲ ನಾನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಹೊಸ ಬಸ್ಸನ್ನು ತಳ್ಳಿದ್ದೇನೆ, ನೂಕಿದ್ದೇನೆ. ನಾನು ಮತ್ತು ಒಬ್ಬ ಸಹ ಶಾಸಕರು ಹೊಸ ಬಸ್ಸನ್ನು ನೂಕಿದ್ದೇವೆ, ಅಂಥ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿತ್ತು. ಚಾಸಿ ಪ್ರಕರಣದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಕೊಂಡರು ; ಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಎಷ್ಟು ವಾಪಸ್ ಹೋಗಿವೆ, ಖರೀದಿ ಮಾಡುವಾಗ ವಸೂಲಿಬಾಜಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ನಡೆದಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸಭೆಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಸರ್ಕಾರ ನಮಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯುತವಾಗಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಗೋಲ್ಡ್‌ಮ್ಯಾನ್ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸುತ್ತಾ ಇದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಅನೇಕ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೋ ಅಥವಾ ವಸೂಲಿಬಾಜಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ ಯಾವರೀತಿ ಕಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಏನು, ಹಣ ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಕೇವಲ 9 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಭ ಅಂದರೆ ಎಂಥವರಿಗೂ ಹೊಟ್ಟೆ ಉರಿಯುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರ 9 ಲಕ್ಷ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಇವತ್ತು ನಾಚಿಕೆ ಪಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಮಾನ ಮರ್ಯಾದೆ ಎಂಥಾದ್ದು ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಕೆಲಸ ಮುಖ್ಯ ಅಲ್ಲ. ಅವರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವೃತ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರಂತೆ. ಅವರು ಶಿಕಾರಿ ಹೋಗುತ್ತಾರಂತೆ. ಶಿಕಾರಿಗೆ ಕೆ ಎಸ್ ಆರ್ ಟಿ ಸಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಶಿಕಾರಿ ಎಂದರೆ ಎಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಏನು ವಿಷಯ ?

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಲಾಲ್‌ಬಾಗ್‌ನಲ್ಲಿ.

Sri H. D. DEVE GOWDA.—He has raised a very relevant point. This is a State-owned organisation in which we have invested Rs. 40 crores. The Chairman of that organisation if he has not kept up the reputation of the organisation, it is a serious matter. We should not leave it at this stage. He must pinpoint that particular issue. I request the Hon. Minister to take very serious and drastic steps to remove that Chairman, at least to maintain the reputation of the organisation.

Sri S. BANGARAPPA.—I want to know in what way the matter of reputation comesin. He heads an organisation. He is not an ordinary person. He is the Chairman of the Corporation. This is a serious matter. So many matters are coined up. We want to know what they are.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ಆದುದರಿಂದ ಇಷ್ಟೆಲ್ಲ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳು ಬಂದಿರ ತಕ್ಕದ್ದು ನಾವು ಗಮನಿಸಿದ್ದೇವೆ. ನಿಮಗೇನಾದರೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟನ್ನು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಸಬೇಕು ಎಂದು ಇಷ್ಟವಿದ್ದರೆ ಮೊದಲು ಅವರನ್ನು ವಜಾಮಾಡಿ, ಅವರು ಅಲ್ಲಿ ಇರುವುದು ವಸೂಲಿಬಾಜಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆಯ ಹಣ 30—40 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಜನಗಳ ಹಣ. ಆದ್ದರಿಂದ ದಯವಿಟ್ಟು ಯೋಗ್ಯರಾಗಿರುವವರನ್ನು ತಂದು ಹಾಕಿ. ಕೆ ಎಸ್ ಆರ್ ಟಿ. ಸಿ. ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಕೂಡ ಅವರ ಕೈಕಟ್ಟಿದಂತಾಗಿದೆ. ಅವರು ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡು ವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ದೂರು ಬರುತ್ತಿದೆ.

Sri MOHAMMED ALI.—If any specific matter is brought to my notice I can enquire. It is all so vague.

Sri H. D. DEVE GOWDA.—It is such a complicated issue that we do not want to spell out.

Sri S. BANGARAPPA.—We cannot disclose. He has made use of the K.S.R.T.C. car for some personal use. That is not a small matter.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಮೀಷನರ್ ಆಗಿರತಕ್ಕವರು ಯೋಗ್ಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೆಂದು ಜನರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರನ್ನೂ ಕೂಡ ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವು ದಕ್ಕೆ ಬಿಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ 21ನೇ ತಾರೀಖಿನಿಂದ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಚಾಲಕರು ಅನಿರ್ದಿಷ್ಟಕಾಲ ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಮಾಡುವವರಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಮೂರರಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ 45 ಪೈಸೆ, 60 ಪೈಸೆ ಮಿನಿಮಮ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ಮಾಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಲ್ಲ ಲೆಕ್ಕಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾಗಿದೆ, ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನತೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ನಾನು ಭೇಟಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಅವರು ಒಂದು ವಾರದಲ್ಲಿ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಂಥ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಏನು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ 90 ಪೈಸೆ ಮಿನಿಮಮ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ಆದರೂ ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು, ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಇದೆ, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗಿದೆ, ಬೇರೆ ಸಾಮಾನುಗಳ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ 90 ಪೈಸೆ ಮಿನಿಮಮ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ನಿಗದಿಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯಮಾಡಿ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಸಮಯಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† **Sri BAPURAO ANANDA RAO** (Basavakalyan).—While supporting the Demands put forward I would like to offer a few suggestions which in my opinion are important.

Many hon. members have offered their criticism as well as praise for the K.S.R.T.C. I also share their view. I would like to point out that the affairs in the Gulbarga Division of K.S.R.T.C. are not good. The staff working in that Division are not discharging their duties properly and though it is more than 10 years they have not been transferred. Therefore necessary steps should be taken to transfer them to other places.

A scheme for Nationalisation of routes in Bidar District was sent long time back but so far it has not been done. If the people of Bidar District were to get proper transport facilities there should be areawise nationalisation The people in that area are suffering for proper transport facility in that area We have represented to the Minister, Chairman and Managing Director, requesting them to ply at least one bus from the taluk place. It is not done. The K.S.R.T.C should ply at least one luxury bus from every district headquarter and the number of night service bus also must be increased. Compared to the Maharashtra and Andhra the performance of K.S.R.T.C. is gone down. The slogan of the Maharashtra service has been wherever there is road there will be a State Transport service. Like that we must also see that wherever there are P.W.D. roads our buses must ply.

One more suggestion I would like to offer. In Gulbarga there is a guest house. The catering arrangements there are not good. This is causing great inconvenience to passengers. This should be looked into.

There is one Depot in our district. The condition of buses plying in Aland and Humnabad is worse. The buses are very old. New buses must be put. At present not a single bus keeps to the schedule. There are buses plying from Maharashtra to Humnabad whereas there is only one bus plying a month from our place, that too it starts late in the night. I request for change of time. You must either cancel the service of that bus or allow the Maharashtra bus to ply.

About tourism I want to make a submission. Since three years there has been a proposal to set up a motel on the national highway in our area which is a very important route on which a number of buses ply. I urge upon the Government to at least have one motel on this national highway with all necessary facilities.

1–30 P.M.

About R.T.Os Office I would like to say there is no efficiency there. There are about 400 private buses at Basavakalyan which are not registered in our State. These buses are registered at Hyderabad because they have more facilities there. Because our State has not provided proper facilities we are losing a lot of revenue by non-registration of these vehicles. If we provide more facilities we could get more revenue also.

With these suggestions I conclude and thank the Chair for giving me this opportunity to speak.

† **Sri BAPURAO PATIL** (Aurad).—[*Hindi*].

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ವೆಂಕಟಲಿಂಗಯ್ಯ (ಕೃಷ್ಣರಾಜ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ ಒಂದು ವಿಷಯ ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಹೋದ ವರ್ಷ ಇದೇ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಮೇಲೆ, ಹಣ ಸೋರಿ ಹೋಗುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಡೂಪ್ಲಿಕೇಟ್ ಟಿಕೇಟನ್ನು ತಂದು ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಮುಂದೆ ಹಾಜರು ಮಾಡಿದ್ದೆ, ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಟಿಕೇಟ್ ಡೂಪ್ಲಿಕೇಟ್ ಟಿಕೇಟ್‌ಕೊಟ್ಟು, ಹಾ ಹೇಗೆ ಲೂಟಿ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದೆ; ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಎನ್‌ಕ್ವೈರಿ ಮಾಡಿ ಆಕ್ಷನ್ ತಗೆದುಕೊಂಡು ಸಭೆಗೆ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಒಂದು ವರ್ಷ ಆಯಿತು ಹೋದ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದು ಇದುವರೆಗೆ ಏನು ಆಕ್ಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಲಿಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ಅದನ್ನು ತಿಳಿಸಲಿಲ್ಲ, ನಾವು ಸರಿಯಾಗಿ ಚಾರ್ಜಸ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಂಟ್ಸ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಟೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಅದು ಕಾಣದ ಹಾಗೆ ಮುಚ್ಚಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಕಾರಣ ಏನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಈಗ ಯಾರು ಯಾರು ಸೇರಿದ್ದಾರೆ ಟಾಪ್ ಟು ಬಾಟಂ, ಸರ್ಕಾರದ ಕೈವಾಡ ಇದೆಯೋ ಎನ್ನುವ ಅನುಮಾನ ಬಂದಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಏನು ಆಕ್ಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕು, ಮತ್ತು ಇದನ್ನು ವಿಜಿಲೆನ್ಸ್ ಕಮಿಷನ್ನಿನಿಂದ ಎನ್‌ಕ್ವೈರಿ ಮಾಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಚಾಸ್ಸಿ ಪ್ರಕರಣ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಎಷ್ಟು ಪ್ರಕರಣ ಹೇಳಿದರೂ ಹೇಳಿದಾಗ ಮಾತ್ರ ಇನ್‌ಸ್ಟನ್ಸ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕೊಟ್ಟರೆ ಮುಚ್ಚಿಡುತ್ತಾರೆ ಇದು ಸರ್ಕಾರದ ಧೋರಣೆ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು, ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ವಿವರಣೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The speeches are over. We shall have the reply by the Hon'ble Minister in the afternoon.

The House now stands adjourned to meet again at 2-30 P.M.

The House rose at Forty-four Minutes past One of the Clock and re-assembled at Thirty-five minutes past Two of the Clock.

[MADAM SPEAKER In the Chair]

Leave of Absence to Sriyuths B. Parameshwarappa and G.P. Nanjayyanamath Grants of.—

MADAM SPEAKER.—I have received letters from Hon'ble members Sri B. Parameshwarappa and Sri G. P. Nanjayyanamath, reqesting for leave of absence from 11th March 1975 to 30th March, 1975 and from 11th February 1975 to end of the present Session of Legislative Assembly respectively due to ill-health.

Is it the pleasure of the Assembly that permission be granted to Sri B. Parameshwarappa and Sri G. P. Nanjayyanamath to remain absent from 11th March 1975 to 30th March 1975 and from 11th February 1975 to the end of the current session respectively ?

Hon'ble Members.—Yes.

MADAM SPEAKER.—Permission to remain absent is granted to both the members.

Now the Hon. Minister for Transport and Tourism may reply to the debate.

Budget Estimates for 1975—76

Demands for Grants

Demand No. 8 and 55 (*Debate continued*)

† Sri MOHAMMED ALI (Minister for Transport and Tourism).—Madam Speaker, Demand Nos. 8 and 55 relate to taxes on vehicles and Tourism and there is no demand so far as Road Transport Corporation is concerned. I do not say that the discussion relating to the functioning of the KSRTC is out of place. I would just like to point out that successively during the last 5 years, not a single paise has been provided for the Road Transport Corporation under some pretext or the other. I did not want to shut out discussion on KSRTC because discussions are worthwhile.

I am really grateful to the hon. member because they have applied their minds to the problems which are being confronted by the KSRTC and the Transport Department. Many hon. members have touched the vital problems of maintenance, cost of operations and economic operations of KSRTC and they have given very valuable suggestions, for which I am grateful. I can assure the House that the suggestions that have been made have been taken note of and to the extent possible, they will be given effect to.

So far as Motor Vehicles Department is concerned, this Department is of recent origin having come into being in 1958; otherwise, the collection of tax, granting of permit etc. were being done by the Police Department. This Department has made a steady progress since 1958 and today it is a major revenue earning Department of the Government.

In the year that is 1973—74 the net revenues of the Department was approximately Rs. 20 crores and in the next year that is in the financial year of 1974—75 the income of the Motor Vehicle Department may increase by another Rs. 5 Crores and the total income will be about Re. 25 crores. The Hon. Members made their suggestions about TPG. The Hon. Members said that the TPG is under-valued so that there will be lapsing of tax because the tax is not levied and no notices were given for 3 years. I have only to bring to the notice of the Hon. Members that I have already wrote to the Transport Commissioner to let me know the cases in which such under-estimation of taxes has been made and the number of cases where the tax has been allowed to lapse. If anything comes to the notice of the Government, I will certainly view it seriously and take action against the erring Officers. Here I have to submit that Mysore was the first to decide the merging of TPG in the Motor Vehicles Tax. This decision was taken in the year 1970, but I do not know what was the reason why it has not been given effect to. But however, immediately I took over the Department, I have decided to bring a legislation in this regard and Bill is now being scrutinised by the Law Department.

and it is quite possible that I may be able to introduce the Bill in this Session itself. When once that is done all mal-practices will come to an end, and in no case there will be any scope for the loss of the revenue to the Government. I hope that this will satisfy the Hon. Members.

Then regarding the location of the R.T.A. Office in Kanningham Road, many Hon. Members have repeatedly brought to the notice of the Government that the building in which this office is located is not suitable, and it is in dilapidated condition and it most inconvenience for the officials to sit and work. I submit in this connection, that we have taken that building on a lease basis for Rs. 600 per month and the owner is not prepared to pay it back nor he is prepared to get it repaired. The Government also cannot get it repaired within the rental amount of Rs. 600. Therefore neither the owner nor the Government cannot get it repaired and in this situation we are placed. However action has been taken to acquire the building itself. Acquisition proceedings is also there. In the meanwhile the Home Commissioner has written to the Administrator of City Corporation to make available a land under some tank bed in city area. If that land is available there will be no difficulty to have a big office with big premises. To acquire some big building also, it is not so easy. It is difficult to get a big building on lease so as to locate the R.T.A. Office. There is another matter pertaining to Motor Vehicles Department and that is the compensation being paid to the Corporations out of the income of the Motor Vehicle Taxation. This is the point that is being raised by Sri T. R. Shamanna year after year. The difficulty is under Section 20 of the Mysore Motor Vehicles Act of 1957 the compensation has got to be determined on an average of only income derived from different State Local Authorities during the 3 years ending on the 31st March 1957. When once this is decided there is no scope to re-open it. What was the average calculated for those 3 years to be paid as compensation to the Corporations and Municipalities is to be decided. If demand is made that the compensation has got to paid in proportion with the increase of the Motor Vehicle tax, that cannot be considered because it will not be possible as per law. Boothalingam Committee has gone into this question and they have stated that it is not desirable to fix up a part of the motor vehicle tax as compensation for the Corporations. But the Government can give more grants to the Corporation out of the general revenues. As the matter which has got to be dealt with separately, the Government must see in what manner it could give grant so that the Corporation may be able to maintain the roads within its limits.

Mr. Krishnan was very critical that the Government has failed to follow up the dynamic policy for the nationalisation of the routes in the State. On this occasion I submit there is no basic change in the accepted policies of the Government. Government do stand even

for to-day for total nationalisation of roads in the State. But the difficulty is, as has always been, paucity of funds. On account of the financial difficulty, it was not possible to take up further schemes for nationalisation. For the last 5 successive years, there was not even a single paise has been provided in the budget for the Road Transport Corporation. I was telling there were no demands so far as R.T.C. is concerned.

Sri M. S. KRISHNAN.—What is the percentage of roads that have been nationalised ?

Sri MOHAMMED ALI.—Now it is less than 50 per cent of the roads have been nationalised and 51 per cent are yet to be nationalised. For full nationalisation it may require 70 Crores for the entire State. If the entire amount is given to me, I may be able to nationalise, but that is a different matter. It is open to say in this House what exactly the grants the Transport Department is getting from the Planning Commission. All attempts are being made by the Government to develop irrigation and power in the State because that will ultimately generate economy and prosperity for the State and economy and prosperity will be naturally followed by othor facilities. So, this may be a public utility service but cannot be regarded as important as power and irrigation and in view of the critical financial position of the State, I cannot say it will be desirable to divert the scare resources to a public utility service like this. Now, the policy stands but it will take time.

Sri M. S. KRISHNAN.—What is the use of having a policy without implementation ?

Sri MOHAMMED ALI.—It is a phased programme. In 1961, when the Corporation was formed, only B.T.S., three districts of erstwhile Hyderabad and the remaining four districts of Bombay were nationalised. Subsequently, Kolar, Hassan, Bellary, half of Mysore District have been nationalised and about 48 routes in Tumkur and Shimoga and a few routes in Mangalore have been nationalised.

Sri M. S. KRISHNAN.—After the advent of this Ministry, how much has been nationalised ?

Sri MOHAMMED ALI.—Two schemes are pending. The scheme for the entire nationalisation of State Contract Carriages is there and Kopal pocket is there. Chitradurga scheme is also pending consideration. On the advice of the Law Department, a reference is made to amend the rules. As there was a little technical flaw, to get over the difficulty, a back reference has been made-not that no action has been taken and that the Chief Minister is not interested. The position is entirely different.

Sri M. S. KRISHNAN.—Can you please tell us when this scheme was finalised by the department and when the Chief Minister thought it should go to the Law Department ? How much time will it take ?

Sri MOHAMMED ALI.—Those details I will place on the Table of the House. I cannot have every detail ready with me. At random how can I give all those details? There are two questions one is the question of further nationalisation and the second question to give improved service in the nationalised sector. When I say we should consolidate our position in the nationalised sector, it does not mean Government is backing out from the policy of nationalisation. Mr. Krishnan has talked about cheap transport service in Russia. Here also, so far as the State Carriage is concerned, the maximum limit of levy is 5 per K.M. This also, in my opinion, is cheap. Regarding contract carriages also, this question has been discussed a number of times in this House and therefore, I have no mind to repeat. The Supreme Court has given a decision that although the routes may be nationalised, for the sake of state carriages, the R.T.A. cannot refuse to grant contract carriage permit because, the nature of contract is quite distinct with that of state caraiage and therefore, they can co-exist, with the result, contract carriage permits are being granted. In all other States the problem is there. It is not that we alone are facing this problem.

Sri M. S. KRISHNAN.—In other States permits are given first to Road Transport Corporation itself, but here, preference is given to private operators.

Sri MOHAMMED ALI.—We cannot question why contract carriage permits have been granted. If it is wrongly granted, Government cannot set aside such a position. The party has to go on appeal to the Appellate Tribunal, then to High Court and then to the Supreme Court and so on. But there is no doubt that some contract carriage operators are misusing and violating the conditions of the permit. They are picking up passengers en-route. Of late there a good number of such cases. The Law says that registration cannot be refused because they do not have permit. They are registered vehicles and they pay the tax Whether they have permit or not, that cannot be the consideration for refusing registration. Therefore, when a vehicle is produced for registration, irrespective of the fact whether they have got the permit or not, registration is made and they pay the due taxes. So, sometimes, they operate the vehicle without a permit. If they so operate it, it is called clandestine operation and action is being taken against such vehicle holders.

3-00 P.M.

Regarding Road Transport Corporation, it has been said that it is losing since three years and my submission here is, that it is a very incorrect statement because from its very inception, the Mysore Road Transport Corporation is one in this country which has never incurred any loss, and this year's statement shows that the K.S.R.T.C. and Andhra Pradesh Road Transport Corporation have made profits and all other transport undertakings in the country have incurred

loss. I would like to give the details regarding this. When I took over this portfolio in October, I was told that this year the Road Transport Corporation is going to incur a loss of a Crore and a half and since then, they have turned the corner and they have made a profit of Rs, 25,74,000/ till March and by the end of March, we are expecting a profit of Rs. 30-35 lakhs. I would like to give the details about the performance of the Road Transport Corporations of other States.

Mahasrastra has lost Rs. 3 Crores 5 lakhs,
Gujarat lost Rs. 2 Crores 29 lakhs,
Andhra Pradesh has made a profit of Rs. 3 Crores 38 lakhs,
Pallava loss Rs. 72,00,000
and Bihar lost Rs. 2 Crores 52 lakhs.
In the Case of City Services,—
B.T.S. has lost Rs. 72,00,000
Hyderabad has lost Rs. 173 lakhs,
Ahamadabad has lost Rs. 1 Crore, 2 lakhs,
Bombay has lost Rs. 3 Crores 51 lakhs

Sri J.S. AMMANNAVAR.—In the case of B.T.S., almost all the buses are overloaded For this overloading, tax is avoided. That has not been taken into account in the balance sheet.

Sri MOHAMMED ALI —May be there. I am talking of the Road Transport. They are not expected to overload.

Sri J.S. AMMANNAVAR.—Why the Officers should accept more amount than what is permitted to each vehicle ?

Sri MOHAMMED ALI.—How a person get into the bus is a common scene particularly in the City. It is physically impossible for one Conductor to prevent all the people entering into the bus. It is going on everywhere.

Sri J.S. AMMANNAVAR.—Then, they could give police protection.

Sri MOHAMMED ALI.—If we consider the financial results of the year 1970-71, it will be clear that since 1970-71 till to-day, there has been an increase in the cost of operation by 80% and proportionately, the fares have been increased by only 28% The fare increase does not absorb the entire increased cost of operation and it is in the common knowledge of everybody that the cost of chassis has increased by 100/ besides there had been an abnormal increase in the cost of tyres, spare parts and even the cost of body-building which has gone up by 100% The low margin of increase that is being shown this year by the Road Transport Corporation is because of the truce agreement. I would like to mention that there has been a great increase in the wage bill of this year as a result of this truce agreement. It comes to about Rs. 3 Crores. In spite of this, the Road Transport Corporation had made a profit of Rs. 25,0 ,000, This Rs. Crores has

also been absorbed. Then Hon. Member, Sri Krishnan has not mentioned even a single word about this. In 1967, the minimum that was being paid to the employee of the K.S.R.T.C. was Rs. 112/- and to-day, it has come to Rs. 216/-

Sri M.S. KRISHNAN.—But the prices have increased four times. It is not as though you are giving a charity. You have done your duty. You have not done your duty fully. You ought to do your duty.

Sri MOHAMMED ALI.—This is also contributing to the increase in the cost of operations. It is not a question of giving the charity. We have to give to an extent possible. I don't dispute that. If something more can be given, we too feel happy.

Sri M. S. KRISHNAN.—What about Drivers ?

Sri MOHAMMED ALI.—Their case did not come up to me. The Hon. Member has made a representation. I have asked them to put up the entire case to me. The file has not yet come to me. I remember the case very well. Let me see what I can do but what I am telling is, the Road Transport Corporation has certainly given a fair deal to the employees and this has resulted in the increase in the cost of operations. The fares revised by them are very much on the lower side when compared to the increase in the cost of operations.

The capital contribution to the Road Transport Corporation both by State and Central Government is Rs. 16 Crores. This Rs. 16 Crores have been repaid back by the Corporation in the form of interest and to-day, the Corporation has got a net asset of Rs. 40 Crores. From the internal resources, profit that has been accured to the Corporation, all has been flowed back. The Hon. Members Sri Satyanarayana Singh and Bhaskar Setty have tried to understand the problems of the Road Transport Corporation.

As regards facilities to be given to the public and maintenance of buses better service is more important and as pointed out by Sri Sathyanarayana Singh, nearly 1124 vehicles have outlived their life but we are unable to withdraw from the road because of the public pressure and demand for more services. Naturally, a bus which has outlived its life poses a big problem of maintenance and some times it may result in break downs also. What has been considered desirable is to provide some facilities to the people in the rural parts and other routes which are not remunerative to private opratators. There may be inconveniences by occasional breakdowns; but it is worthwhile to provide them services. Though the fleet strength has been increased to 3700 without further nationalisation, but still there are lot of demands and the Road Transport Corporation is not in a position to meet the public demand. For instance Bangalore city itself. In October 1973, there has been a daily increases of 1 ½ lakh passengers in addition to the existing 3 ½ lakh passengers.

So, the Road Transport Corporation has to transport nearly ¼ people of big cities and I hope, Members will appreciate the challenging task of the Road Transport Corporation.

Sri M.S. KRISHNA.—There are number of chasis without body. The body has not yet been built. On the one hand you say that there is lack of vehicles and on the other side chassis are simply lying without body.

Sri MOHAMMED ALI.—You have brought that matter into my notice. It is a matter which will have to be looked into. We have pressed into service another 51 buses to Bangalore City and we have increased the trips from 87 to 163. And also we have rescheduling the whole thing. In addition to this, another 18 Road-Trains are going to be commissioned here and orders have been placed for 10 more double-deckers. I think, with little more rationalisation and rescheduling we can be able to do better. The longitude which was there 3-4 months back has, certain reduced ; not to the extent that they were not there.

Sri M.S. KRISHNAN.—You should come to my constituency then only you will come to know the real picture.

Sri MOHAMMED ALI.—May be in some places.

Then, suggestions have been made to create number of Corporations as has been done in Tamilnadu. Inspite of loss suffered by Pallava Transport and in spite of incentives given to the Conductors and Drivers decentralisation of powers also has been suggested. Now, the Road Transport Corporation has been directed to concentrate more on the depots which are the important centres for operation. As on today we have got three tyre administration—*i.e.* Central office, Divisional office and Depots—where more co-ordination was necessary. What has been suggested to the Road Transport Corporation is to fix up the target, both financially and also with regard to the operations in each depots. If they do not fulfil and meet the target then action has got to be taken and responsibility has to be fixed. So far as this Transport is concerned our difficulty is that for a fairly long time there were no Cadre and Recruitment rules and there were appointments without qualifications or without much qualifications and many of the employees belong to the erstwhile area. Rules were finalised in 1959 then onwards, highly qualified engineers have been appointed. Till all these things take place, there is bound to be some difficulties and there was lot of reluctance to hand over all the administrative powers to the officials who were in many cases illiterates. They may be very good mechanics, but administrative powers could not be vested with them. Therfore, with the new Cadre and Recruitment Rules a set of young people with high qualifications have been appointed. It is quite possible that after a few years we will be in a position to have brilliant

engineers to take over the responsibility at district level and then only the question of decentralisation of powers can be taken into consideration.

Then, I have listened Mr. Bhaskar Shetty with great interest. He has made very valuable suggestions. He has mentioned about the fleet utilisation, break-down and cost of operation, income etc., for which he has given a comparative figures also. All that has been looked into by me and I also felt that our task of operation is bit on high side. Consumption of diesel is on high side and tyre mileage is much less. All that has been looked into by me. I have told the Road Transport Corporation that improvement has got to be made in all those matters. But, all the old vehicles which have out-lived are consuming more fuel and on account of re-conditioning etc., the cost of operation becomes more. For this, target has to be fixed for each regional workshops and depots, so that the question of maintenance may be taken up in right seriousness and in a planned manner.

And with regard to the pilferage, what Mr. Shetty said is hundred per cent correct. But, I know little more than what he stated. Conductor is certainly responsible for pilferage. There are so many other elements like supervisory staff who are sharing with such pilferage. That is why a suggestion has been made to Road Transport Corporation to see that in the early morning when a bus leaves the place a financial target shall also be given and in the evening if the same returns are not there, well-then action must have to be taken not only against the Conductor but also against the supervisory staff. Unless the Supervisory staff which is mostly responsible for this is dealt with seriously, I do not think the question of pilferage can be met with successfully.

SRI M. S. KRISHNAN.—Those above A. T. Is and T. Is are not caught and they go scot-free

SRI MOHAMMED ALI.—The presumption is that they have done nothing.

Sri Puttaranganatha has also made a number of suggestions. He has brought to the notice of the Government how the irresponsible drivers in drunken condition are responsible for a number of accidents All the necessary directions have already been given. Further instructions will also be given to the Road Transport Corporation to see that if any driver is found in a drunken condition at the time of duty, he must be dealt with seriously.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಚ್. ಪುಟ್ಟರಂಗನಾಥ್.—ಇಂತಹ ಡ್ರಂಕನ್ ಕಂಡಿಷನ ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಅಂತಹವರನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಆದರೂ ಅವನು ಕಚೇರಿಯಲ್ಲೇ ಇರುತ್ತಾನೆ. ಕುಡಿದುಬಿಟ್ಟು ಜನರನ್ನು ಸಾಯಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ಅಂತಹವರನ್ನು ಮತ್ತೆ ಅಪಾಯಿಂಟ್ ಮಾಡುವುದು ಸೂಕ್ತವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

SRI MOHAMMED ALI.—Once a person is dismissed he is never entertained again.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪ್ರಭಾಕರ್.—ಡಿ. ಸಿ. ಮೇಲೆ ಆಪಾದನೆ ಮಾಡಿ ತಕ್ಷಣ ವರ್ಗ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

Sri MOHAMMED ALI.—That complaint has also been received against the D. C. Hassan. That is being examined by the Corporation.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಕಳೆದ 2 ತಿಂಗಳಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳು 2—3 ಗಂಟೆ ತಡವಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಹಗಲು ರಾತ್ರಿಯೆಲ್ಲಾ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಅವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಅದು ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬಾರದು.

Sri MOHAMMED ALI.—I do not deny that. When I have gone on tour, the villagers on the rural side were waiting for me and they have made representations to me that buses are late by 6 to 8 hours. A statement has been given to me about the departures and arrivals of the buses which shows that the buses are regular to the extent of 88 per cent. I am not prepared to believe this statement because a villager can afford to wait for two hours and he won't make any complaint but when a bus which is expected to arrive in the morning comes in the night, the villagers naturally become vocal and such representations which I have received I am sending them to the Corporation.

Sri KONANDUR LINGAPPA.—Is the Corporation taking any action on it or is it sleeping over it ?

Sri MOHAMMED ALI.—If they do not take action, action will be taken against the Corporation. After all, hundred per cent punctuality is not necessary in rural parts. People can afford to wait.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳು 2-3-4 ಗಂಟೆ ತಡವಾಗಿ ಬರುತ್ತವೆ. ಹೀಗೆ ಮುಂದುವರಿಯುವುದಾದರೆ ಇವರೂ ತಾನೇ ಏಕೆ ಇರಬೇಕು ?

Sri MOHAMMED ALI.—This is connected with so many things maintenance, replacement, etc. Because the vehicles have outlived their life, they are posing a maintenance problem. Straightaway we cannot blame anybody. Therefore this year the Corporation has been directed to replace at least 600 vehicles by borrowing money. Unless there is proper maintenance, we cannot keep up to the schedule. The question is to organise properly our workshop. A target has been given and if they fulfil the target of reconditioning, there will be no difficulty for putting up buses in a fit condition on the road. As long as the buses are not road-worthy and in a fit condition, there is bound to be breakdown, delays and so many other difficulties. Because the Corporation was not given any financial help till now, is was not able to replace the vehicles, and augmentation was not possible and nationalisation was not possible. Now the Corporation has been required to go in for loans and replace 600 vehicles this year and possibly that may help them to turn the corner.

Sri C. BYRE GOWDA.—They are granting permits.

Sri MOHAMMED ALI.—It cannot be granted now. After the publication of the scheme, no fresh permit can be granted, and no permit is being given.

He also said that some amendments have been made to the Motor Vehicles Act by which if anybody has offeneded three times, his permit should be cancelled. He should know that I am the author of that proposal. When it came to me, I put up one more proposal to create another R. T. O. for autorickshaws for Bangalore City. There are four amendments now. If the autorickshaws were to have a separate R. T. O. and if the entire work is placed under the administrative control of another official. I thought there would be dual administration as a result of which there is bound to be some confusion and difficulty. That is why I wanted to get rid of that and I said that was not desirable and the rest of the amendments should go through.

3-30 P. M.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ವೆಂಕಟಲಿಂಗಯ್ಯ.—ಕಳೆದ ಸಾರಿ ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಮುಂದೆ ಡೂಪ್ಲಿಕೇಟ್ ರಶೀದಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದು ಪ್ರೊಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೆ, ಒಂದು ವರ್ಷ ಆಯಿತು. ಲೀಕೇಜಸ್ ಯಾವ ರೀತಿ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಡೂಪ್ಲಿಕೇಟ್ ರಿಸೀಟ್ಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರ ಅವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದೆ.

Sri MOHAMMED ALI.—Just now a long note has been given. I had no idea that this question will figure. I will place it on the Table.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಚ್. ಪುಟ್ಟರಂಗನಾಥ್.—ರಸ್ತೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮಾತನಾಡುವಾಗ, ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುವಾಗ, ಟೆಂಡರ್ ಕಾಲ್‌ಫಾರ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ? ಇದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಿದರು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೆ ?

Sri MOHAMMED ALI.—Regarding the spare parts, the Road Transport Corporation places orders directly with the manufacturers and try to avoid local dealers because of this reason, *i.e.*, the market is flooded by spurious parts. In order to get genuine parts it was thought desirable to purchase directly from the principal manufacturers.

Sri KONANDUR LINGAPPA.—What about autorickshaws ?

Sri MOHAMMED ALI.—A decision will be taken tomorrow.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ಹನುಮೇಗೌಡ.—ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟು ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಫಾರಿನ್‌ನಿಂದ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಇಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ, ಸಾವಿರಾರು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ, ಷೆಡ್ಡು ಹಾಕುತ್ತಾರೆಂದು ಖಚಿತವಾದ ಆಪಾದನೆ ಬಂದಿದೆ.

Sri MOHAMMED ALI.—I can only say 'No'. It is not a correct information.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಟ್ಯಾಕ್ಸು ಕಟ್ಟುತ್ತಾರೆ, ವೆಹಿಕಲ್ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಆರ್. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರವರು ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್‌ಫರ್‌ಮೇಷನ್ ತಂದಿದ್ದರೆ ಹೇಳಲಿ.

Sri MOHAMMED ALI.—If you kindly give all the information I will certainly collect necessary information. If anything is there, I will pull up whoever he may be.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ನಂಜೇಗೌಡ.—ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ನಿರ್ಮಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಲಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಸಂತೆಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇರುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ, ಯಾವ ರೀತಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮಾಡದೇ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಪಿಕ್‌ಪಾಕೆಟ್, ಕಳ್ಳತನಗಳು ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಯವರು 4—5 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಈಗ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆಗಿರ ತಕ್ಕ, ಆಗ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ ಜಾಗ ಕೊಟ್ಟು, ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್ ರೆಡಿ ಆದರೂ ಕೂಡ, ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಆಗಿಲ್ಲ. ತಕ್ಷಣ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ?

Sri MOHAMMED ALI.—Bus stations will be constructed in areas which are fully nationalised and at places which generate huge traffic. The suggestion of the hon. member will be kept in view and the Corporation will be asked to take action immediately.

MADAM SPEAKER.—The question is :

"That the respective sums not exceeding the amounts mentioned in the List of Demands be granted to Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year for the period ending with 31st day of March 1976 in respect of Demand Nos. 8 and 55."

The motion was adopted and sums were granted

(As ordered by the Chair the Demands for grants adopted by the House of reproduced below)

"That a sum not exceeding Rs. 47,99,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 8 'Taxes on Vehicles."

" That a sum not exceeding Rs. 9,65,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the financial year ending 31st day of March 1976 in respect of Demand No. 55, "Tourism."

Karnataka Appropriation Bill, 1975—Introduction

MADAM SPEAKER.—I have received a recommendation for introduction of the Karnataka Appropriation Bill, 1975 in pursuance of clauses (1) and (3) of Article 207 of the Constitution of India. This is in relation to Supplementary Demands for grants for 1974-1975.

Sri M. Y. GHORPADE.—I beg to introduce the Karnataka Appropriation Bill, 1975.